N.º 60/SETEMBRO 1976/ANO VI

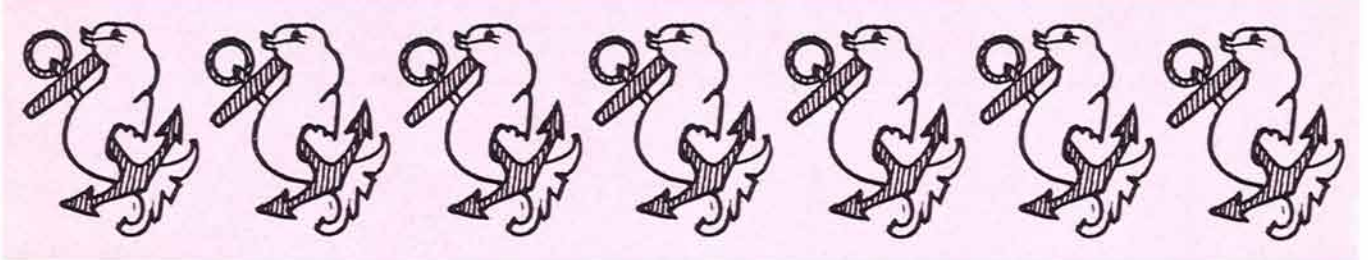
revista da ARMADA

Pág. 18

O corpo de fuzileiros

Sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
E. Reis	**A «Kieler Woche»**	4
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** Os segredos do planeta Mercúrio	6
Adido Naval da Itália	**Mostra Naval Italiana**	9
M. Horta	**Notícias Pessoais**	10
Vários	**Voz da Abita**	11
S. Machado	**As trombas marítimas e o «Triângulo (misterioso) das Bermudas»**	14
H. Bonjour	**O meu país de poeta**	16
G. Brandão	**Filatelia**	17
H. Fonseca	**O corpo de fuzileiros**	18
F. Campos	**Prece do nadador-salvador australiano**	20
S. Oliveira A. Fonseca/M. Horta	**Desporto**	21
S. Elpídio	**Terminologia Naval**	25
Vários	**Curiosidades**	26
Vários	**Reportagem**	27
Vários	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA
Publicação Oficial
da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração

Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 60/SETEMBRO 1976/ANO VI

Preço de venda avulso	5$00
Assinaturas anuais:	
Continente, Ilhas, Ultramar, Espanha e Brasil (via normal)	50$00
Estrangeiro, excepto Espanha e Brasil (via normal)	68$00
Ilhas (via aérea)	75$00
Ultramar (via aérea)	137$00

Na capa:

Fuzileiros actuando em terra com «Chaimites»

(Fotos de A. Fernandes, fotógrafo do Gab. de Fotog. do E. M. A.)

Execução gráfica:
LISGRÁFICA, Impressão e Artes Gráficas, S. A. R. L.

Nota de Abertura

Nós marinheiros das ex-colónias

Numa das minhas notas anteriores afirmei, a respeito de descolonização, que, sobre o assunto tinha já corrido tinta bastante. Agora, glosando aquela frase, direi que, a respeito das nossas ex-colónias nunca se dirá o suficiente.

É natural que as gerações vindouras nada sintam ao ouvir falar de Angola, Moçambique, Guiné, Cabo Verde, Timor ou S. Tomé e Príncipe mas nós, marinheiros de agora, que tanto ali deixámos de nós próprios, não evitaremos um arrepio de emoção e um travo de saudade sempre que se pronunciem esses nomes.

Luanda, Lourenço Marques, Bissau, Praia, Dili, S. Tomé, cidades que conhecemos e amámos; Beira, Lobito, S. Vicente... portos onde chegávamos cansados de viagem e onde encontrávamos abrigo; cabo-verdianos, angolanos, guineenses... gente com quem convivemos e de quem nos tornámos amigos... tudo são folhas soltas duma história gloriosa que o tempo não pode apagar.

Quem te pode esquecer Luanda, Lourenço Marques, Bissau... quem? Só os que não tiveram olhos para ver os teus encantos, nem alma para sentir o pulsar do coração das tuas gentes!

Com.

Chegada a Kiel.

A «Kieler Woche»

Kiel é a capital do estado Schleswig-Holstein que é, exactamente, aquele que se encontra mais a norte da República Federal da Alemanha. Kiel tem actualmente cerca de 265 000 habitantes e apesar de se apresentar com um aspecto muito moderno é uma cidade antiga dado que a sua fundação remonta a 1242.

Kiel é ainda uma janela aberta para uma enorme baía com grandes tradições para a vela, pois foi o local escolhido pelos alemães para a realização dos campeonatos olímpicos de vela em 1936 e 1972. É ainda nesta agradável, animada e dinâmica cidade que tem lugar, anualmente, a «Kieler Woche» (a Semana de Kiel) que este ano aconteceu entre 19 e 26 de Junho e em que participaram embarcações à vela de todo o mundo. No entanto, as competições de vela são apenas uma parte dum vastíssimo cerimonial que, constituindo um acontecimento nacional, se inicia oficialmente com um discurso proferido pelo Presidente da República na praça da Câmara Municipal e se expande, durante 8 dias com exposições, festivais populares, concertos, representações teatrais, assim como outros eventos que não deixam, durante aquele período, um minuto livre. Paralelamente, a Marinha de Guerra Alemã, convida as Marinhas de outros países a participarem na «Kieler Woche» com unidades navais, tendo este ano estado presentes navios da Bélgica, Canadá, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos da América, Finlândia, França, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Suécia e Portugal e, ainda, a STANAVFORLANT. Portugal enviou as fragatas «Comandante Sacadura Cabral» (cap.-frag. Garrido Borges) e «Comandante Hermenegildo Capelo» (cap.-frag. Martins Cartaxo), constituindo a Força Naval Operacional Permanente n.º 29 (cap.-m.-g. Estácio dos Reis), que tinha ainda a missão de efectuar a viagem de instrução dos 26 aspirantes do 3.º ano da Escola Naval. A fragata «Almirante Magalhães Corrêa» também esteve presente integrada na STANAVFORLANT.

As duas fragatas portuguesas ficaram atracadas ao navio espanhol «Andalucia» (fatalidade dos portugueses terem de ficar com a Espanha entre o seu país e o resto da Europa) e esta proximidade foi extraordinariamente útil para reforçar os laços de amizade e camaradagem entre os marinheiros destes dois países. Porém, interessa sublinhar que apesar da terrível barreira dos idiomas, este clima de confraternização estendeu-se às restantes Marinhas através de múltiplos encontros entre oficiais, entre sargentos e entre praças das guarnições dos navios presentes. Tem-se a convicção de que, quanto mais não seja, a «Kieler Woche» irá trazer importantes dividendos à nossa Marinha que actualmente atravessa uma fase de reestruturação e para a qual a constatação do que são as Marinhas dos outros países poderá servir de salutar exemplo. E, como a troca de conhecimentos tem o maior interesse pena é que, para alem da representação em força da Europa ocidental tenham só estado presentes navios do Canadá e dos Estados Unidos da América do Norte, dado que não resta a mais pequena dúvida que os problemas dos homens do mar são sempre os mesmos,

qualquer que seja a latitude ou a longitude do país a que pertencem.

A organização da «Kieler Woche», na parte que competia à Marinha de Guerra da RFA foi simplesmente impecável, isto para apenas referir o sector com o qual mantivemos mais estreito contacto. Além de enormes facilidades concedidas aos comandos dos navios visitantes, foram oferecidas visitas e excursões a vários locais de interesse, sendo talvez, o de maior significado aquele que nos levou a Berlim. Não será demais reafirmar ao Comando do Distrito Naval do Báltico, o reconhecimento dos oficiais, sargentos e praças portuguesas que tiveram a oportunidade de participar na «Kieler Woche».

Porem a ida a Kiel não foi só o acontecimento social que sucintamente descrevemos. A viagem permitiu atravessar zonas de grande densidade de navegação o que constituiu não só uma notável experiência para as guarnições dos nossos navios, como permitiu proporcionar aos aspirantes ensinamentos e experiências que não é fácil conseguir, durante um período tão prolongado, noutros locais do globo.

Na viagem de ida tivemos a possibilidade de atravessar o Nord-Ostsee-Canal, conhecido pelo canal de Kiel, completado em 1895 com o traçado que actualmente possui. Este canal permite evitar centenas de milhas correspondentes ao saliente do norte da Alemanha e Dinamarca para entrar no Báltico, sendo as taxas de navegação relativamente baixas. O canal por onde passam navios até 6,1 metros de calado, tem a extensão de 54 milhas, sendo necessárias 8 a 9 horas para o atravessar. O trânsito no Canal é intenso dado que nele passam mais de 90 000 navios por ano o que correponde a um navio de 6 em 6 minutos, seja de dia ou de noite.

Apesar do canal de Kiel ser dos maiores canais artificiais do mundo, deixa de ter interesse uma vez atravessado, dado que, devido à sua pequena dimensão em largura, a navegação é feita, praticamente, pelos experimentados pilotos que nele prestam serviço. Por esta razão foi superiormente autorizado regressar através dos estreitos da Dinamarca (Sound, Kategate e Skagerrak) o que constituiu motivo de elevado interesse para quem anda no mar, pois permitiu não só passar por locais onde tiveram lugar importantes acontecimentos navais do passado, como reconhecer uma zona onde a navegação, por motivos de segurança, tem de ser efectuada cumprindo, com muito rigor, o código da estrada. E mais uma vez se verificou que este aspecto tem particular interesse quando se navega com pouca ou nenhuma visibilidade — situação aliás muito frequente na zona a que nos referimos — dado que não pode haver hesitações na alteração do rumo ou na diminuição de velocidade quando o radar nos apresenta um outro navio em rumo de colisão, especialmente quando a velocidade relativa é elevada. Tanto mais que, não nos podemos esquecer que, durante a navegação sem visibilidade, não pode ser aplicado à letra uma das regras fundamentais do «Regulamento para Evitar Abalroamentos» que garante, em condições normais, o direito a rumo ao navio que se apresente por EB.

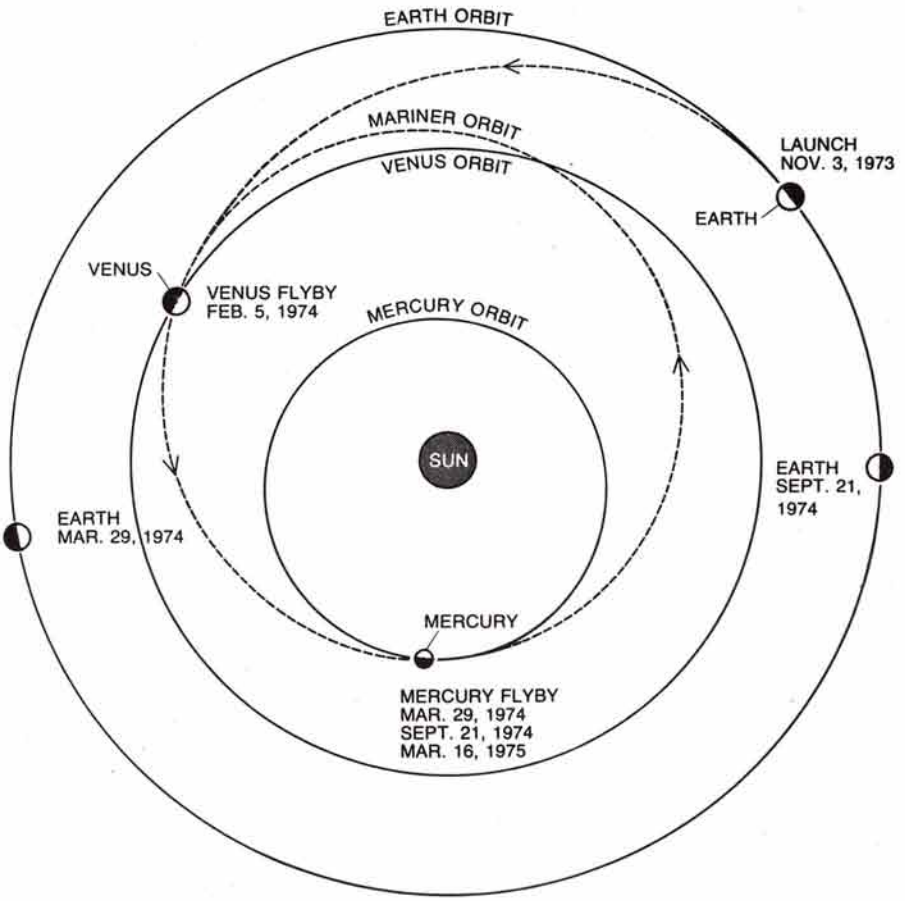
Depois de regressar de Kiel a viagem de instrução ainda se prolongou por mais duas semanas durante as quais os navios realizaram exercícios individuais e de conjunto, tendo em vista, alem de proceder ao adestramento das guarnições, oferecer aos aspirantes uma ideia muito concreta das possibilidades da nossa Marinha de Guerra, dado que, vão ser eles, os oficiais de amanhã.

Recordando esta viagem sentimos que ela foi muito proveitosa e por isso se recomenda que, sempre que possível as viagens de instrução da Escola Naval coincidam com períodos de exercício da F029, incluindo a presença na «Kieler Woche» pelas razões que anteriormente foram apontadas.

A. Estácio dos Reis
Cap.-m.-g.

Comandantes das unidades apresentam cumprimentos ao comandante do Distrito Naval

Os segredos do planeta Mercúrio



Trajectória do MARINER 10.
(LAUNCH — Lançamento; EARTH — Terra; ORBIT — Órbita; FLYBY — Passagem na proximidade; MERCURY — Mercúrio; SUN — Sol)

Em 3 de Novembro de 1973 foi lançada uma sonda espacial americana com destino ao planeta Mercúrio — a MARINER 10.

Três meses depois passava junto de Vénus e aproveitava a força da gravidade deste planeta para modificar a trajectória por forma a ir passar junto de Mercúrio e ficar simultaneamente em órbita solar. A órbita foi calculada de maneira que a MARINER 10 passasse junto de Mercúrio de 176 em 176 dias ou seja uma vez em cada duas translações do planeta. Deste modo, a sonda passou junto do planeta em 29 de Março de 1974, 21 de Setembro de 1974 e 16 de Março de 1975 e tem continuado a passar, embora a aparelhagem para captação e emissão de dados só pudesse ser utilizada em três passagens por esgotamento dos reservatórios de gás que accionavam os estabilizadores da antena, mantendo-a na direcção da Terra. Foram recolhidas fotografias preciosas nessas três passagens e ainda outros dados relativos a temperatura e magnetismo. Antes desta realização no âmbito da exploração espacial, Mercúrio era um planeta mal investigado porque, dada a sua proximidade do Sol, nunca superior a 28° de afastamento angular, a luz deste astro não permitia uma observação telescópica em condições razoáveis. Mercúrio só podia ser observado ao crespúsculo, muito perto do horizonte, sendo impossível determinar quaisquer particularidades significativas da sua superfície. Daí que fosse pouco rigorosa a determinação do seu período de rotação e que se não soubesse ao certo se tinha ou não atmosfera.

A sonda MARINER 10 permitiu averiguar que o aspecto da superfície de Mercúrio se assemelha ao da Lua enquanto que o seu interior tem uma constituição semelhante à da Terra com um núcleo central de ferro e o manto de magma abaixo da crosta.

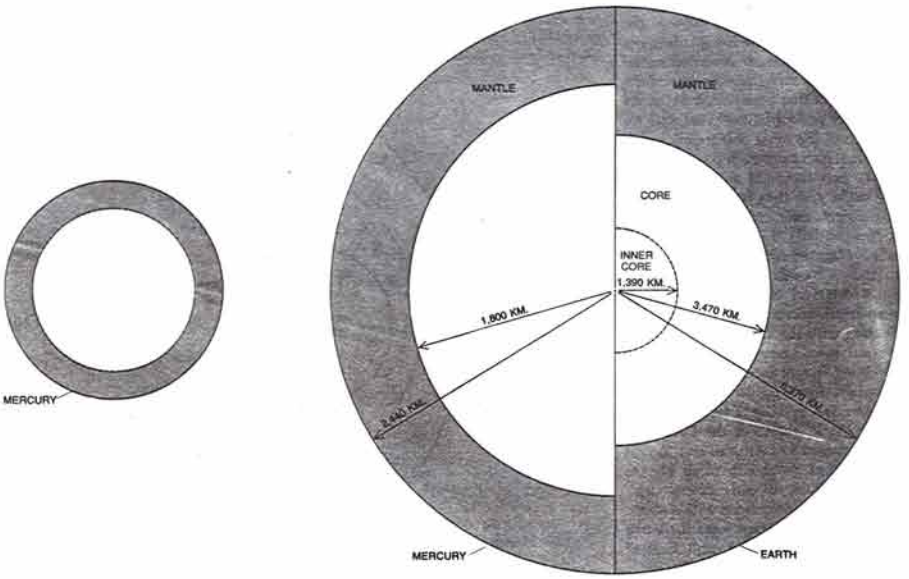
Supunha-se que Mercúrio tinha um movimento de rotação com o mesmo período do de translação como acontece com a Lua em relação à Terra. Verificou-se agora que não era assim, pois enquanto que o «ano» de Mercúrio tem 88 dias o seu período de rotação é de 58,65, portanto na relação de 2:3.

Presume-se que o planeta tivesse em tempos recuados uma maior velocidade de rotação mas o atrito e dissipação de energia em fenómenos de maré fez retardar esse movimento até atingir o actual estado de ressonância em que a duas translações do planeta correspondem três rotações. Das observações feitas pela sonda concluiu-se que Mercúrio não tem atmosfera, tal como a Lua e evidencia, ao contrário de Vénus, um campo magnético, embora de pequena intensidade. A sonda observou a configuração das linhas de força desse campo, deformado pela radiação solar (também chamada vento solar) tal como acontece com o campo magnético da Terra ou de Júpiter. As linhas de força acham-se «comprimidas» na face voltada para o Sol pela onda de choque e estendem-se como uma cabeleira na face oposta.

Mercúrio é o planeta mais castigado do sistema solar pois que, não tendo atmosfera e estando muito próximo do Sol tem variações térmicas enormes entre a face exposta e a face não iluminada. No equador de Mercúrio, ao meio-dia solar, a temperatura eleva-se a 427° C e no hemisfério oposto a superfície arrefece por irradiação até temperaturas abaixo dos 173° C negativos.

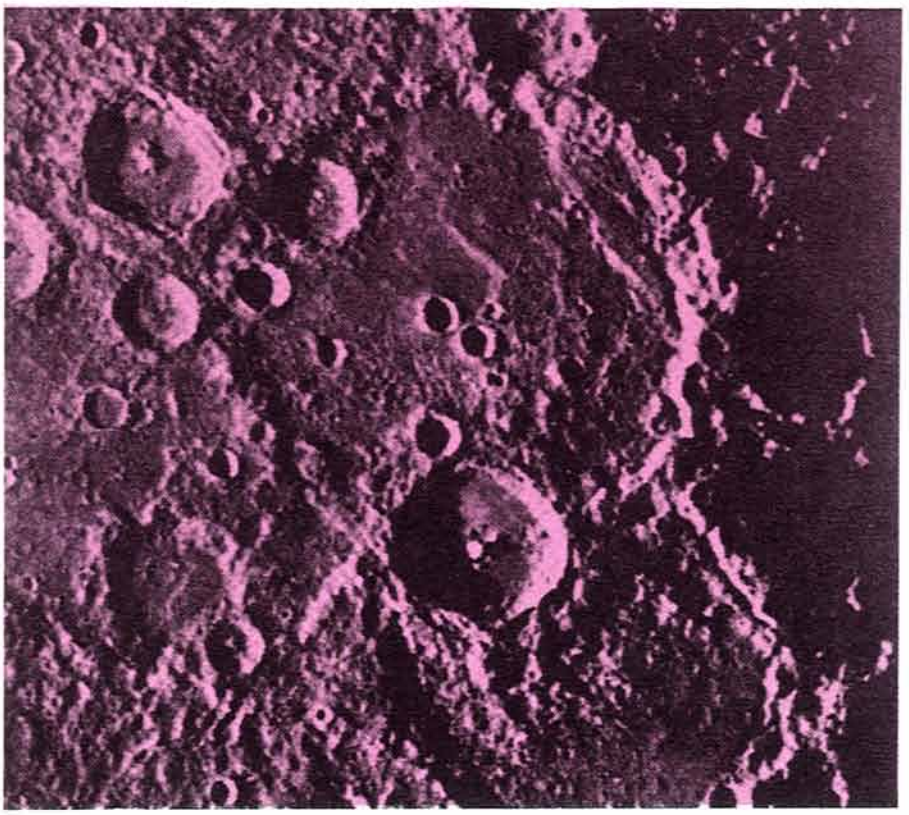
Devido ao sistema ressonante que Mercúrio forma com o Sol, os meridianos 0° e 180° de longitude permanecem mais tempo sob a acção solar que os meridianos 90° e 270° de longitude. Desta forma, embora o eixo seja praticamente perpendicular ao plano da órbita — o que justificaria ausência de estações — o facto de aqueles meridianos receberem duas vezes e meia mais calor do que estes, determina uma variação climatérica em função da longitude.

As fotografias tiradas pela sonda à face iluminada de Mercúrio mostram uma superfície dominada por crateras e bacias com aspecto que se poderia facilmente confundir com uma paisagem lunar. Há, no entanto, algumas diferenças notórias. As regiões de Mercúrio mais povoadas de crateras mostram planícies e áreas de relevo suave entre as crateras e as bacias enquanto que na Lua o relevo é maior e as crateras se sobrepõem umas às outras sem deixar espaço livre. Isso é devido ao facto de a gravidade na Lua ser muito menor que em Mercúrio, permitindo que os detritos deslocados pelo impacto dos meteoros na formação de crateras atinjam maiores distâncias na Lua do que em Mercúrio. Assim, os aspectos topográficos mais antigos de Mercúrio não foram totalmente cobertos por crateras mais recentes e pelo seus deslocamentos de material como acontece na Lua. Há sinais evidentes de contracção da crosta de Mercúrio em escarpas arredondadas que se prolongam por centenas de quilómetros. Supõe-se que isso tenha sido devido ao lento arrefecimento do planeta e à contracção do seu núcleo central. Não há no planeta sinais de deslocamento de placas da crosta como acontece na Terra. Também não mostra sinais de erosão nas crateras,



Comparação dos tamanhos e da proporção entre o núcleo e o manto em Mercúrio e na Terra. (MANTLE — Manto; CORE — Núcleo; INNER — Interior; EARTH — Terra)

Aspecto da superfície de Mercúrio com crateras de muito diferentes dimensões, por vezes sobrepostas umas às outras. (Ver a fotografia colocando o lado esquerdo para cima)



mesmo naquelas que têm provavelmente 3 ou 4 biliões de anos. É pois de admitir que Mercúrio nunca tenha tido atmosfera. O mesmo não acontece por exemplo em Marte onde há sinais evidentes de erosão que se traduzem no apagamento dos «raios» de material ejectado das crateras quando do impacto dos meteoritos que as geraram.

Para determinação do campo magnético de Mercúrio, a sonda passou junto à face não iluminada do planeta a uma distância de 700 quilómetros na primeira passagem e a 327 quilómetros na terceira. Durante esta última, a sonda passou perto do pólo. Verificou-se que o pólo magnético é quase coincidente com o pólo de rotação e a intensidade do campo magnético é cerca de 1% do da Terra. Mesmo assim, é um campo muito mais intenso que o de Vénus ou Marte, quase inexistentes. Há crateras, junto aos pólos, cujo fundo está permanentemente na sombra e que têm baixa temperatura. Serão os lugares de eleição para qualquer eventual inspecção directa que se venha a fazer no próximo século...

Uma das particularidades mais notáveis da topografia de Mercúrio é a existência de uma bacia enorme rodeada de montanhas, chamadas «Caloris» que resultou de um impacto provocado por um enorme meteoro. O material disparado em todas as direcções formou uma região montanhosa conspícua. O impacto gerou uma onda sísmica que levantou o terreno no hemisfério oposto e nos antípodas da bacia «Caloris», formando montanhas com um delineamento típico só explicável por essa circunstância.

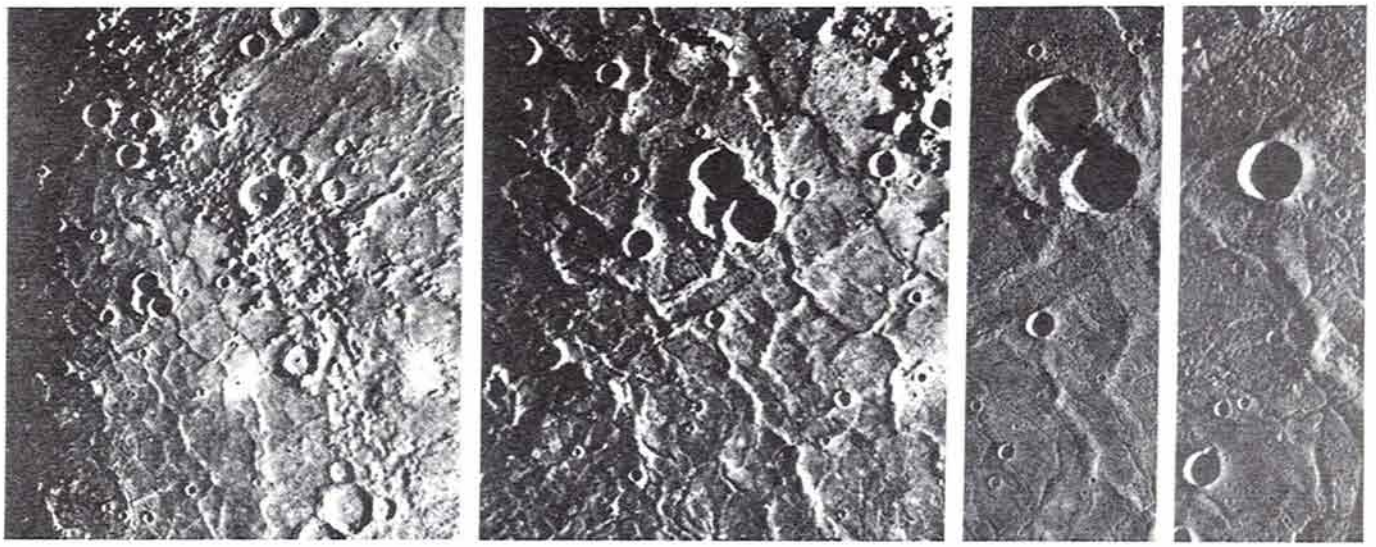
A distribuição de crateras nas regiões planas de Mercúrio é idêntica à das zonas planas — «mares» — da Lua ou das velhas planícies de Marte. Esta semelhança do número de crateras por superfície ao longo dos últimos três biliões de anos é um tanto surpreendente se considerarmos as diferentes distâncias dos três astros ao sol e portanto as diferentes probabilidades de encontro com a cintura interplanetária dos asteroides que se julgou durante muito tempo que seria a principal fonte de meteoritos. Supõe-se agora que, quer Mercúrio quer Marte quer a Lua, tenham sido bombardeados durante um certo período da sua existência por objectos resultantes do fraccionamento de qualquer astro cuja trajectória vinda de além de Júpiter tenha eventualmente apanhado a zonas dos planetas que lhe são interiores.

Outro enigma que o MARINER 10 veio criar diz respeito ao campo magnético de Mercúrio. Supunha-se que o campo magnético de um astro seria gerado a partir do seu movimento de rotação com origem nas correntes eléctricas associadas ao movimento do fluido no núcleo. Um tal mecanismo não é viável no caso de Mercúrio porque o seu movimento de rotação é excessivamente lento. Por outro lado Vénus e Marte têm movimento de rotação rápido e não têm campo magnético. Na realidade, à medida que se faz a exploração do sistema solar, há problemas que se solucionam e há outros que se levantam. Este é um dos que fica por resolver e que põe em causa a própria origem do magnetismo terrestre. Em boa verdade, não se tem a certeza daquilo a que é devido. Com esta exploração de Mercúrio, o homem ficou a conhecer um pouco mais de perto e portanto bastante melhor, o sistema solar pois já enviou sondas a todos os planetas que se situam aquém de Saturno.

O. Lemos
Cap-frag.

Aspecto da superfície de Mercúrio em sucessivas ampliações de pormenor. No pormenor da direita a cratera maior tem 12,5 quilómetros de diâmetro. Cada uma das crateras mais recentes do grupo de 3 tem 35 quilómetros de diâmetro. Notar o enrugamento do solo.

(Ver a figura com o lado direito para cima)



Mostra Naval Italiana

Situada no centro do Mediterrâneo com mais de 8000 km de zonas costeiras e seculares experiências de actividade marítima, a Itália tem largas tradições no campo dos estaleiros navais, quer no âmbito da marinha mercante quer no da marinha militar.

Completamente reconstruída após as destruições bélicas, a estrutura do sector dos estaleiros em Itália permitiu a rápida reconstrução e um contínuo desenvolvimento da frota nacional e, graças a um constante melhoramento tecnológico e produtivo dos estaleiros e das indústrias inerentes ao sector naval, foi possível obter notáveis resultados positivos e afirmações a nível internacional mediante o fornecimento de navios de vários tipos e diversa tonelagem a numerosas nações.

Um aspecto de especial importância, a fim de compreender as capacidades reais deste sector industrial é constituído pela evolução das construções navais militares.

Com efeito, há mais de um século que o sector da construção naval em Itália fornece os navios necessários para a defesa do país, realizando com soluções originais, tipos de unidade que conquistaram um lugar de destaque na história das construções navais.

A Itália é hoje uma das poucas nações do Mundo auto suficientes no que respeita a construções navais destinadas à própria marinha militar, enquanto que, graças aos níveis de produção atingidos, os estaleiros e as indústrias nacionais do sector alcançam os maiores sucessos nos mercados internacionais.

Ao constatarmos as mais recentes realizações, após ter produzido navios de inegável interesse técnico, como o cruzador lança-mísseis e porta-helicópteros «Vittorio Veneto», os contratorpedeiros lança-mísseis do tipo «Audace», ou as fragatas anti-submarinas do tipo «Alpino», os estaleiros navais italianos estão hoje empenhados num vasto programa decenal de modernização e valorização da marinha militar; no âmbito do mesmo programa prevê-se a realização, entre outras, de unidades de características avançadas, como as fragatas de 2500 toneladas do tipo «Lupo», os hidroplanadores lança-mísseis do tipo «Sparviero» com capacidade para atingir velocidades até 50 nós e os novos submarinos do tipo «Sauro» de 1500 toneladas.

Mas, para além da Marinha Italiana, os estaleiros navais fornecem navios a numerosas marinhas militares estrangeiras; de entre os mais recentes e importantes contratos, lembramos os que foram concluídos pelos Cantieri Navali Riunti (Grupo Fincantieri), de Génova, para o fornecimento de quatro fragatas lança-mísseis do tipo «Lupo», de 2500 toneladas, ao Peru, e de seis unidades semelhantes à Venezuela e, ainda, de quatro corvetas de 550 toneladas à Líbia.

Cruzador lança-misseis e porta-helicópteros «Vittorio Veneto», de 8350 ton.; vel. 32 nós; autonomia 6000 milhas; armamento: 1 sistema lança-misseis, 8 canhões 76/72, 6 tubos lança-torpedos e 9 helicópteros.

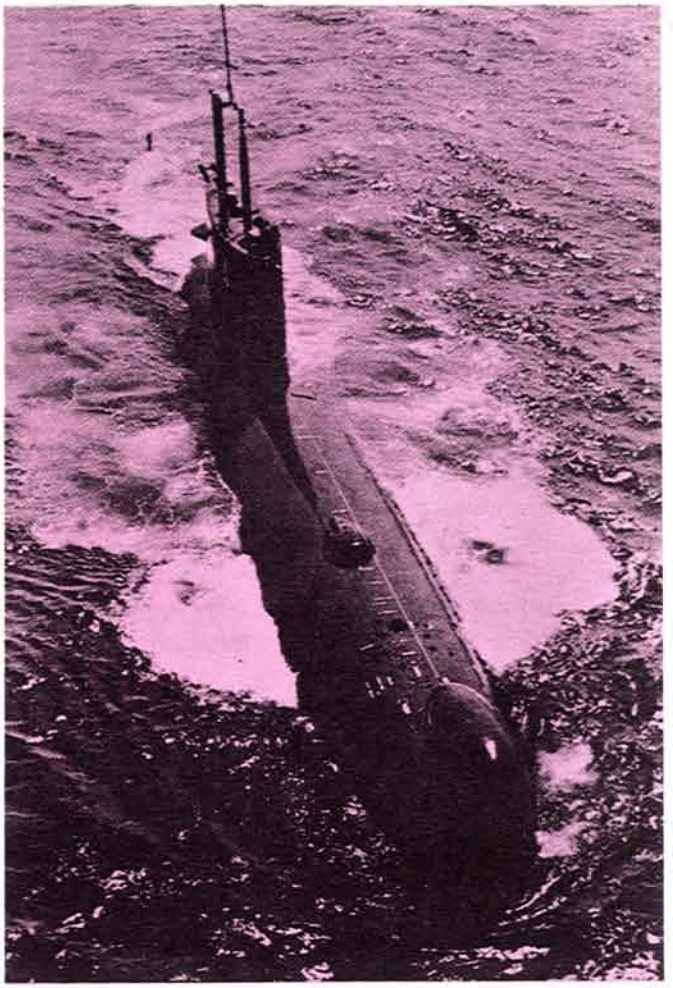
Contratorpedeiro lança-misseis «Audace», de 4400 ton.; vel. 33 nós; armamento: 1 lança-misseis, 2 canhões 127/54, 4 canhões 76/72, 4 tubos lança-torpedos anti-navio e 6 anti-submarino; 2 helicópteros.

Hidroplanador «Sparviero», de 64 ton.; vel. 50 nós; armamento: 1 canhão 76/62 e 2 misseis.

A bordo destes navios, tudo, desde a parte electrónica ao sistema de propulsão, desde o armamento aos helicópteros embarcados e às máquinas eléctricas e auxiliares, é de produção italiana.
Também no campo dos navios ligeiros, outros estaleiros italianos (Estaleiros de Baglietto, Picchiotti, Intermarine, S. Lorenzo, INMA, etc.) se afirmaram com a construção de navios-patrulhas velozes, lanchas de fiscalização costeira, draga-minas, etc., quer para as forças italianas, quer para as de numerosos países estrangeiros.

Mas os navios modernos são fabricados sobretudo à base de electrónica e sistemas de armamento e nestes sectores, também a indústria italiana soube realizar materiais de elevado nível tecnológico; os canhões da «Oto Melara» representam talvez o maior sucesso no campo da artilharia naval deste após-guerra e têm sido montados em centenas de navios em todo o Mundo. Os sistemas electrónicos da «Selenia», «Elsag», «Contraves», «Sistel»; os sistemas de mísseis «Albatross», «Otomat», «Marte»; os helicópteros anti-submarinos «Agusta», constituem apenas algumas realizações de um sector industrial cujas capacidades se situam na vanguarda do mundo.
Com mais de cem empresas e cerca de 120 000 unidades de trabalho, a indústria naval representa um dos sectores mais avançados de toda a estrutura produtiva italiana e sobretudo um dos mais competitivos nos mercados internacionais.

Por esta razão, com o patrocínio do Governo, foi decidido realizar em Génova, de 20 a 26 de Setembro, a Mostra Naval Italiana de 1976, destinada a apresentar a delegações estrangeiras a produção industrial italiana no sector da defesa naval, expondo as respectivas realizações e dando a conhecer os programas de concretização futura.



Submarino anti-submarino «Mocenigo», de 524/581 ton.; vel. 14 nós; armamento: 4 tubos lança-torpedos.

À manifestação, que se coloca em pé de igualdade com as outras análogas iniciativas já há alguns anos realizadas em França e na Grã-Bretanha, aderiram as mais importantes indústrias italianas do sector, tendo já anunciado a sua presença numerosas delegações de variadíssimos países.

(Colaboração do Adido Naval da Itália)

Notícias Pessoais

CASAMENTOS

Temos o prazer de anunciar o matrimónio dos seguintes camaradas, aos quais desejamos as maiores felicidades:

Cap.-m.-g. RA José Rodrigues Pinto com D. Benvinda Amélia Veríssimo de Andrade, em 10-7-76.
1.º-sarg. CM Eduardo Augusto Martins com D. Maria do Carmo Maia da Silva Castro, em 5-6-76.
1.º-sarg. FZ Joaquim Riscado Moreira com D. Rosa Maria Marques, em 12-6-76.
2697/73/Cabo TR Manuel António Carvalho Santos com D. Maria Eduarda Magrinho, em 5-676.
1668/74/Cabo B João Manuel Caldeira Repas Gonçalves com D. Maria de Lurdes de Barros Ribeiro, em 15-6-76.
1511/69/Mar. CM António dos Santos Correia com D. Maria Margarida Ferreira Cabral, em 20-6-76.
104/70/Mar. A João Duarte Conceição Martinho com D. Maria Emília Marques dos Reis, em 5-6-76.
2271/70/Mar. TFP António Silva Filipe com D. Beatriz Maria Silva Luís, em 18-6-76.
1706/73/Mar. CM Lucílio Manuel da

Silva com D. Rosa Flausino Nunes, em 23-6-76.
2888/74/1.º-gr. E Amândio Ramos Moreira com D. Maria Constância Nunes Vicente, em 19-6-76.
966/75/2.º-gr. A Manuel Joaquim Simões da Silva com D. Maria Antónia Moreira Brochado, em 27-6-76.
2014/75/2.º-gr. V Francisco António Duarte Fernandes com D. Claudemira Maria Marques, em 26-6-76.
895/76/2.º-gr. rec. João Luís Silveira Painho com D. Ana Maria Painho Cabecinha, em 10-6-76.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-m.-g. EMQ António Joaquim da Conceição Crespo, em 29-4-76.
Cap.-frag. EMQ Artur Guimarães Chaves Brandão, em 29-4-76.
Cap.-frag. Luís Fernando de Vasconcelos Pequito Cortez Pimentel, em 12-5-76.
2.º-ten. João Eduardo da Cunha Bellem Ribeiro, em 5-7-76 (RAb).
Sarg.-aj. C Dimas Martins de Carvalho, em 30-6-76.
Sarg.-aj. E José da Encarnação Duarte, em 19-7-76.

1.º-sarg. H Serafim Ribeiro de Magalhães, em 30-6-76.
1.º-sarg. O Carlos de Saraiva Ferreira, em 30-6-76.
1.º-sarg. T Alfredo Ferreira, em 1-7-76.

APOSENTAÇÕES

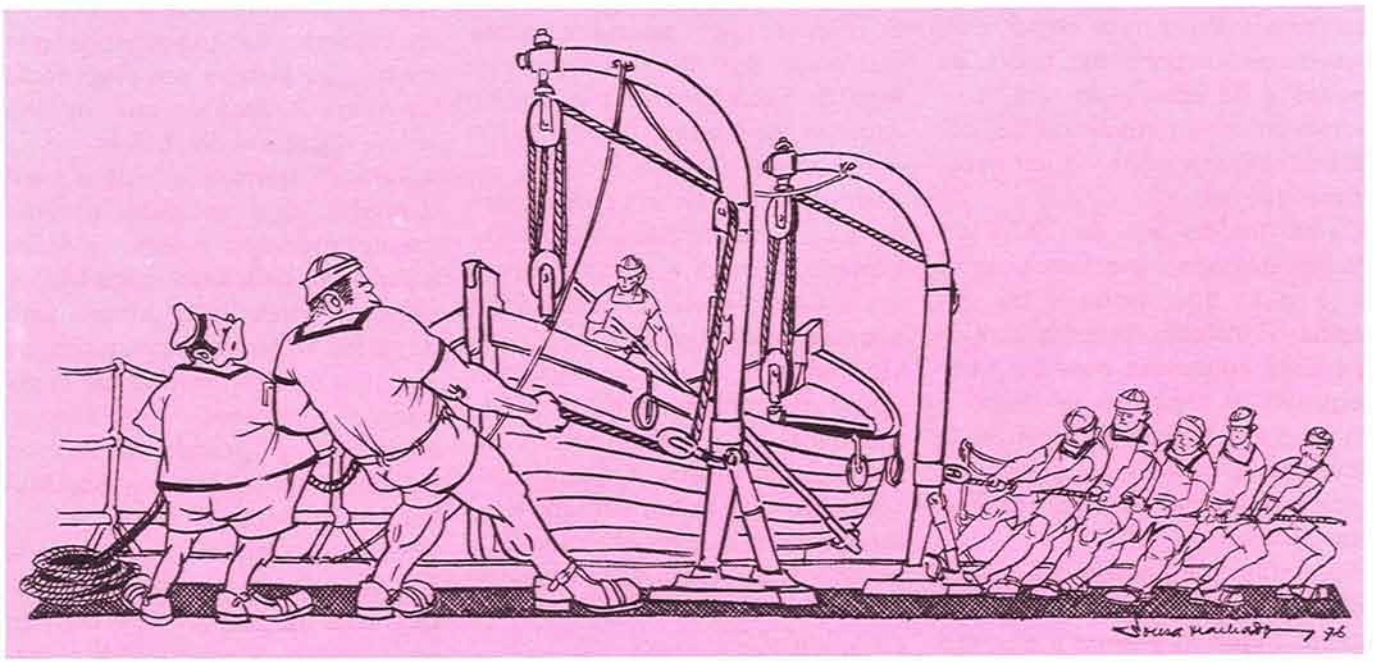
Guilherme Resendes de Oliveira, patrão de costa do troço do mar do Q.P.M.M., em 31-7-76.
Vitoriano dos Reis, ajudante de manobra do troço do mar do Q.P.M.M., em 31-7-76.

FALECIMENTOS

É com desgosto que anunciamos o falecimento dos seguintes camaradas, a cujas famílias apresentamos sentidas condolências:

1.º-ten. SG José Almeida Estudante, em 27-7-76.
1646/Cabo CM RA Manuel Rodrigues Leiria, em 8-7-76.
18/74/Mar. FZV José Manuel Diogo Pedro, em 12-7-76.

Voz da Abita



Continuamos a receber correspondência do «Pezinhos», cabo M, cuja carta transcrevemos:

«Alfeite, 31 de Julho de 1976
«Venho hoje abordar um assunto sério, um assunto para o qual peço a melhor atenção de todos os camaradas que têm a sorte de andar embarcados. Sim, porque eu, e muitos como eu, estamos a criar barriga em terra e limitamo-nos a ficar cheios de inveja sempre que vemos a elegante silhueta de um navio de guerra a navegar nas águas serenas do Tejo.
«Mas, vamos adiante, senão ainda fico de lágrima ao canto do olho...
«O assunto que quero tratar é o dos «safa-rascadas», personagens que julgo existir em várias profissões mas, especialmente na

nossa. Estou mesmo convencido que a expressão é naval.

«Antigamente, não havia navio de guerra que não tivesse o seu «safa-rascadas». Nas máquinas, no convés, na artilharia, na electricidade, etc., havia sempre um oficial, sargento ou praça pronto a executar qualquer trabalho por mais difícil e arriscado que fosse. Existiam, e julgo que ainda existem, dois «safa-rascadas» formidáveis: o carpinteiro e o serralheiro. Nos navios grandes eram autênticos, de profissão, mas nos navios pequenos eram escolhidos e nomeados como tal. O que esses homens faziam! Fechaduras, portas, vigias, balaústrada, torneiras, bombas... eu sei lá, nada lhes metia medo. Quanto dinheiro poupavam ao Estado, quantos dias de imobilização evitavam ao navio? Bem empregado o pouco dinheiro que ganhavam!

«Eu cá nunca fui um «safa-rascadas» na minha classe de manobra, até porque o meu «bojo» avantajado mo não permitia mas, em trabalhos que não exigissem físico tais como nós, coseduras, embotijados, cabos de massa e de aço, velas, etc., não ficava atrás de ninguém. Mas, conheci alguns dos autênticos, como vão ver.

«Certo dia, do ano de 1957, em Ponta Delgada, avariou-se uma peça dum dos motores do patrulha «Príncipe». A reparação exigia uma soldadura especial que, segundo os técnicos de bordo e de terra era impossível fazer ali. O navio teria que vir a Lisboa, navegando ao pé coxinho, com o outro motor.

«Foi então que apareceu o «safa-rascadas» do navio. Era marinheiro fogueiro e tinha a alcunha do «Peniche». Pediu, modestamente, que o deixassem experimentar e fez um trabalho tão perfeito que deixou os entendidos de boca aberta. Nem no Arsenal se faria melhor, afirmou o «Senhor Primeiro». Estava descoberto o homem. Daí em diante tudo foi fácil. O «Peniche» (que será feito dele?) consertava tudo desde as panelas e frigideiras da cozinha às mais delicadas peças dos motores principais. Até construiu, sozinho, um ampliador para fotografia tão perfeito como os que saem das fábricas especializadas do Japão!

«Este era um «safa-rascadas» em habilidade, mas havia-os também em força. Conheci um destes no «Pedro Nunes» por volta do ano 42. Era também marinheiro fogueiro e chamava-se Germano (tenho-o visto por aí). Não havia porca, por mais calcinada que estivesse, que resistisse a uma chave inglesa nas mãos do Germano. Quando era preciso arriar uma embarcação já sabíamos; 10 homens para uma talha e... a outra para o Germano e mais dois ou três.

«Muitos mais casos isolados teria para contar mas, esta carta já vai longa e eu não quero abusar, nem da paciência do leitor, nem do espaço da Revista. Quero apenas acrescentar que havia também guarnições «safa-rascadas». É o caso, por exemplo, duma guarnição do «Mandovi» em serviço de fiscalização da pesca do Algarve por volta de 37/38. A certa altura o navio recebeu ordem para vir a Lisboa com urgência e o Comando ficou muito contrariado, porque a pintura estava uma lástima e era uma vergonha aparecer assim na Capital. O navio largaria no dia seguinte. Como de costume, á tarde, o Comandante e o Imediato foram dar um passeio a terra e quando regressaram, já noite, ficaram pasmados com a azáfama que ia a bordo. Tudo pintava e raspava, desde o «Senhor Mestre» ao cozinheiro!

«E o navio, amarrou à bóia no quadro dos navios de guerra no Tejo, impecavelmente pintado, baldeado e com os amarelos reluzindo ao sol, como se fosse ouro de lei...

«Já não embarco mais, com certeza, mas faço sinceros votos que os navios continuem a ter esses maravilhosos «safa-rascadas» a quem a Armada, e até o País tanto devem.»

Do nosso assinante e ex-praça da Armada Mário Gonçalves, de Maçussa, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Julho de 1976.

«Pelas colunas da Revista da Armada foi pelo menos abordado duas vezes o assunto do Rádio Oceano, e não me recordo bem se foi igualmente historiado o que foi a presença dos marinheiros doentes nessa serra do Caramulo, portanto não só o posto emissor dos marinheiros, por mim fundado, como o pequeno Museu das obras de arte de marinharia e outras, que nas horas de repouso forçado muitos camaradas fizeram.

«Face ao encerramento do Sanatório Bela Vista e a não existirem já doentes da Armada no Caramulo, facto com o qual todos nos congratulamos se daí logicamente, entendermos um enorme decréscimo da tuberculose pulmonar, eu indago por intermédio da nossa Revista do que foi feito desse Museu e do R.O.

«Teriam transitado para um cantinho, que se pede naturalmente modesto mas que fosse abrigo não pelo valor material dos objectos mas pelo simbolismo da força espiritual e espírito de trabalho que norteou todas essas criações, cantinho esse decerto existente no grande Museu do Caramulo ou então no nosso Museu de Marinha?

«Responda quem souber, que não sou só eu interessado em saber essa resposta, pois comigo estão muitos e muitos dos camaradas civis e militares que viveram e recuperaram a saúde no Caramulo.»

N. R. – Não sabendo a R. A. a quem se dirigir para obter os esclarecimentos pedidos, apelamos para os leitores que eventualmente o possam fazer, pedindo nos informem o que souberem sobre o assunto.

Do nosso assinante Augusto Moreira da Silva, do Porto, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Através desta carta quero felicitar V. Ex.ª e toda a equipa da Revista pela passagem de mais um aniversário.
«Sem dúvida que através dela há um contacto dos que serviram a Armada e que neste momento se encontram espalhados pelo País nas suas actividades profissionais mas sempre com o pensamento na Marinha e em tudo o que com ela se relaciona.
«Por tudo isto desejo que a Revista se torne cada vez mais a chama quente daqueles que servem ou serviram a Marinha dentro daquele espírito de amizade que lhe é peculiar.
«Aproveitando esta carta, gostaria de fazer um apelo a V. Ex.ª:
«Será possível fazer reportagens e entrevistas em várias unidades, nomeadamente de fuzileiros?
«Certamente que serão lidas com muito interesse principalmente por aqueles que se encontram na Reserva.
«Espero que considere este meu pedido. Por fim, queria dar um abraço a todos os "filhos da escola" de 1963. (...).»

Do nosso assinante António Fernandes Tavares das Eiras, de Torcelhe, recebemos uma carta de que transcrevemos:

«(...) Quando há tempos o encontrei em Lisboa falei-lhe numa viagem da «Sagres» à Argentina e num episódio que ali se passou e penso agora concretizar.
«Num porto daquele país, julgo que Buenos Aires, estando o navio atracado, quando o clarim (Delfim Dinis, de Tondela) tocava o arriar da bandeira, e quando esta pendia sobre a muralha, um português de avançada idade que ali se encontrava, embrulhou-se nela e chorando exclamava:
«– Agora já posso morrer...»
«Este homem sentiu, em relação à Pátria o mesmo que nós sentimos ao encontrar aqueles com quem andámos embarcados, seja o comandante, seja o grumete mais "marreta".
«Bem haja a Revista porque, se não fosse ela nada sabia do que se passa na nossa Armada querida.»

Do nosso assinante Manuel Pinho, de Lisboa, recebemos uma carta na qual manifesta a sua estranheza e indignação por, nas cerimónias militares que vê na TV, não aparecer a Marinha com o tradicional e glorioso uniforme de alcaxa. Só nos grandes planos vê a âncora nas boinas azuis dos fuzileiros. E pergunta: Porque não forma a Marinha, de branco ou azul, conforme a época, em vez do camuflado? Não será mais próprio e mais bonito?
Termina apelando para quem de direito no sentido de acabar com o camuflado em cerimónias em que se não justifica, substituindo-o pelo histórico e universal uniforme de Marinha.

Do nosso assinante António Duarte Vieira, ex-mar. FZ N.º 19/66, de Lisboa, recebemos uma carta com felicitações pela passagem do 5.º aniversário da Revista. Dela extraímos:

«(...) Lendo com agrado todos os artigos da Revista, a minha preferência vai para a «Voz da Abita», sendo grande admirador do cabo «Pezinhos». Embora não o conheça, quero felicitá-lo pelos seus ecos, fazendo votos para que não deixe de colaborar.
«(...) Peço licença para saudar todos os «filhos da escola» de Março de 1966, de que fiz parte, pela passagem do 10.º aniversário da nossa incorporação. Saudo também os oficiais, sargentos e praças da CF2 que de 1967 a 69 esteve em Moçambique, prestando as minhas homenagens aos que já faleceram (...).»

De Júlio Alberto Almeida Moreira, 1.º grumete FZ N.º 1983/72, reformado, recebemos uma carta que transcrevemos:

«Porto, 16 de Julho de 1976
«Sou um grumete fuzileiro, reformado por acidente em serviço e, de hoje em diante, serei um dos muitos assinantes que vai matando saudades da nossa queria Armada através da Revista.
«Estive internado no Hospital de Marinha durante 18 meses e por isso não foi possível despedir-me dos camaradas. Venho, pois, dizer-vos adeus, a vós e à Armada que jamais deixarei de amar...»

As trombas marítimas e o «Triângulo (misterioso) das Bermudas»

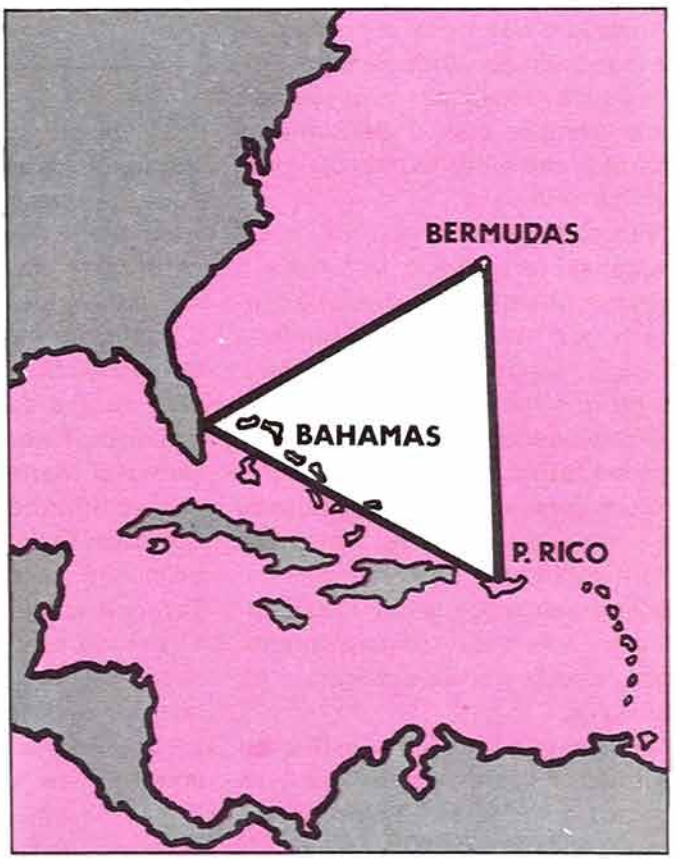
Misteriosos acontecimentos ocorridos no chamado «Triângulo das Bermudas» têm mobilizado a imaginação de milhões de pessoas por todo o Mundo. Popularizado nestes últimos anos através de longa difusão de publicações, a que não falta o tempero de sugestivas referências ao «desconhecido», o «Triângulo das Bermudas» transformou-se em mito, que o espírito humano aceita ou rejeita sem mais explicações.

***

Na verdade, que outro assunto pode ter provocado maior debate entre navegantes que o «Triângulo das Bermudas»? As histórias mais apaixonantes através dos séculos têm-nos vindo do mar, a maior e mais longa via de comunicação do homem. O nosso espírito e a nossa imaginação são sensibilizados por narrações vividas, da lendária Atlântida ao capitão Nemo, de Júlio Verne ao monstro marinho aprisionado em Loch Ness. E, todavia, a Atlântida não foi nunca localizada ou descoberta, nem o monstro de Loch Ness identificado, e o capitão Nemo não passa de ficção.

O aspecto mais interessante das narrativas lendárias é que constituem, por assim dizer, um arranjo que se torna indispensável à nossa necessidade imaginativa e de compreensão. Tome-se o exemplo das trombas de água, que há uns séculos atrás se acreditava serem resultado de capricho dos deuses. Até há pouco tempo, os navegantes admiravam as trombas de água (que são tornados, ou ciclones, sobre o mar) como espectáculos majestosos da Natureza. A sua duração é tão curta, surgem e desaparecem com tal brevidade, que raras são as fotografias em que se conseguem captar, mormente em grupos. Para aqueles que alguma vez testemunharam o seu aparecimento, formando-se e sumindo-se em breves dezenas de minutos, é espantoso verificar como se torna difícil depois reconstituir onde e como elas surgem, donde vêm, e também como desaparecem.

Não se conhecem muitos relatos que possam relacionar a sua existência como um dos fenómenos do «Triângulo das Bermudas» e julga-se, em geral, não haver informação disponível quanto à sua origem e efeitos, o que não é exacto. Diga-se mesmo



que, antes do chamado «Triângulo das Bermudas» se ter popularizado como região lendária de «fenómenos», já o Departamento de Oceonagrafia da U.S. Navy possuía abundante documentação sobre trombas marítimas naquela zona do Atlântico Norte, tendo J. O. Hare publicado em 1963 um estudo criterioso abrangendo os anos de 1916 a 1939. O rigor da informação recolhida permite conhecer a latitude, longitude, mês, dia e hora das ocorrências observadas.

O aspecto curioso é que a maior parte dessas ocorrências se registaram na tal área conhecida pela designação «Triângulo das Bermudas»... Os dados recolhidos fazem crer, na Marinha Americana, que as trombas marítimas demonstram uma afinidade especial pela Corrente do Golfo, e há toda a evidência de que a sua formação está intimamente relacionada com a fricção de massas de ar de composições diferentes, nos bordos de correntes quentes, como esta.

A realidade, por vezes, ultrapassa a ficção: que há de verdade quanto ao perigo das trombas de água para os navegantes? São, efectivamente uma ameaça? Possuirão força bastante para destruir navios, desde pequenos iates a cascos de 50 ou 60 metros de comprimento? Que se conhece das trombas marítimas que possa inteligentemente servir para recomendar medidas respeitantes à segurança da navegação?

Os serviços responsáveis, nos Estados Unidos, coligiram dados bastante curiosos, de há uns doze anos para cá, abrangendo dimensões e duração do fenómeno. As alturas da coluna de água variam entre 3 e 1500 metros, e a espessura média, entre 3 e 150 metros. A duração pode ir até cerca de meia hora, alcançando porém algumas cerca de uma hora. Podem movimentar-se no mesmo sentido do vento, mas podem fazê-lo também em direcção normal ou mesmo contra ele, e mudar inesperadamente de rumo. Tanto rodam no sentido directo como no retrógrado, e deslocam-se com velocidade variável, ora lenta, ora muito rápida. Apresentam-se como coluna de vapor afunilada, partindo de uma nuvem carregada, de cúmulo-nimbus, de baixo para cima. A partir da nuvem destaca-se como que uma coluna flexível, imitando bico de bule antigo, ou tromba de elefante, descendo a ponta lentamente sobre a superfície do mar, acabando por se formar, no ponto de contacto, uma espécie de nuvem resultante da pulverização da água. Crê-se que por dentro e por fora se verificam movimentos turbilhonares de sentidos opostos, e que um princípio de precipitação tipo chuva se localiza em torno do interior vazio. No momento de se dissipar rompe-se o contacto da «tromba» com a superfície do mar descarregando ali uma precipitação composta de água doce, salgada, neve e granizo de extrema violência. É esta precipitação que pode causar estragos consideráveis, incluindo o afundamento de navios.

Os registos da Marinha Americana desde 1916 a 1939 dão conta de máximos de ocorrências nos meses de Abril e Maio, a norte do Equador. A velocidade de deslocamento em relação ao mar é de 6 a 25 nós. O maior número observado simultaneamente, isto é, em grupo, foi de nove.

O navio japonês «Raifuku Maru» desaparecido no «Triângulo das Bermudas» em 1921, emitiu a seguinte mensagem-rádio «Perigo como punhal aproxima-se rapidamente», atribuindo a comparação ao choque violento de uma tromba marítima. Foi a última mensagem recebida, não havendo mais sinais de tal navio. Este é o acontecimento clássico apontado como causa de afundamento por tromba de água. Muitos marinheiros experientes, contudo, registaram sérios revezes, ou contratempos, com trombas marítimas, algumas delas «terrificantes».

Concluindo-se ser perigoso um fenómeno destes, deve manter-se o resguardo prudente de distância. A sua velocidade à superfície não é muito grande, mas convém manter uma observação constante e navegar sempre a aumentar a distância. Atenção, que ela pode ser caprichosa nos seus movimentos. O ponto em que toca na superfície é o local perigoso, como é perigoso o caudal de água libertada no momento de ruptura.

Como se vê, estão recolhidas numerosas informações sobre trombas de água, e, tal como sucede com todas as coisas requerendo investigação, elas podem ser uma das soluções para os «misteriosos» acontecimentos do «Triângulo das Bermudas». Em próximo número analisaremos também o problema das vagas solitárias, as quais, como as trombas marítimas, se responsabilizam por alguns casos de afundamento de navios. E assim, cada qual fará o seu juízo sobre o «Misterioso Triângulo das Bermudas».

(Tradução livre do «Boat-Life Quarterdeck», do cap.-m.-g. Sousa Machado)

O Meu País de Poeta

Avança
e anda viver
no meu País de Poeta!

Sem burocracias nem papéis selados
Nem grades de treva e dor
Nem homens armados
Rasgando o coração das aves
Com os punhais do Horror.
Não tem arames farpados
Nem espectros no amor
Nem raiva de mar aberto
Nem das feras, o estertor.

Sem a Fé enforcada nos pinheiros
Sem a Dor dos desejos reprimidos
Sem fomes de Paz e Primavera
Nem a fúria dolorosa dos sentidos.
Sem uivo de cão medonho
Nem o amor vendido ou comprado
Nos corpos possuídos pelo sexo do
[Sonho
Sem o cio acorrentado.

Mas,
se na fronteira,
rasgarem teu passaporte de
[Esperança...
Rasga a tua carne — mas AVANÇA!!!

(Este poema obteve o 1.º prémio nos jogos florais de 1974, realizados pela Câmara Municipal de Nova-Lisboa)

Helena L. M. Coentro Bonjour
Funcionária da D. S. E. C.

Filatelia

NOVOS SELOS PORTUGUESES

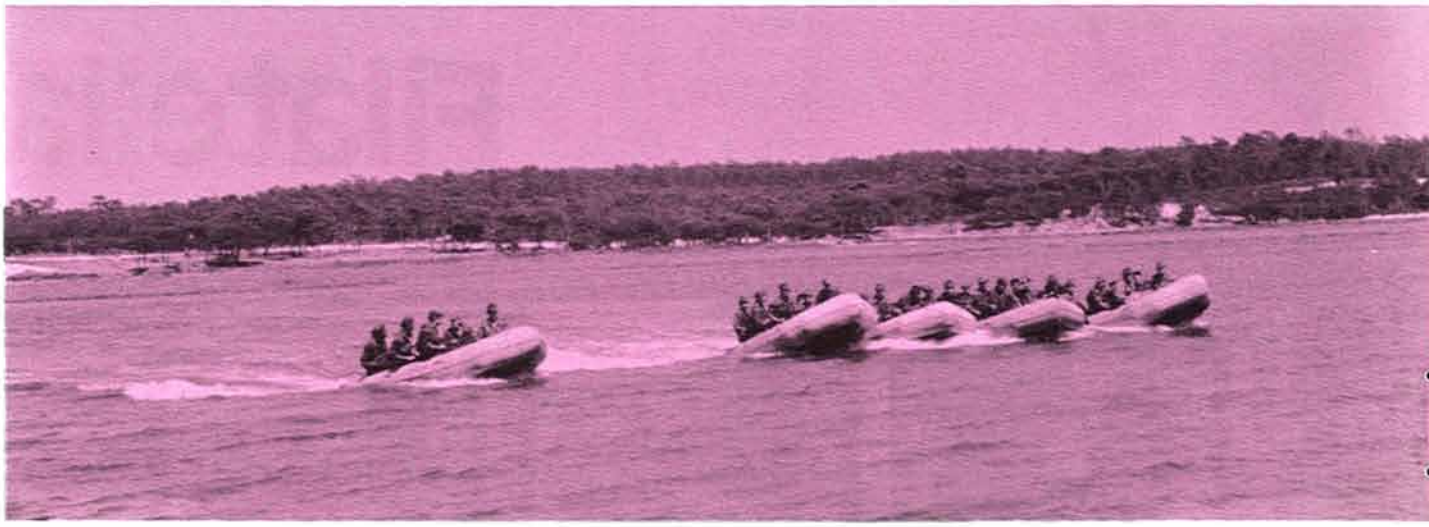
A anunciada série comemorativa do 6.º centenário da Lei das Sesmarias foi posta a circular no dia 2 de Julho passado e, nunca como hoje, lamentamos, ao fazer uma reprodução, não o podermos fazer respeitando as suas cores originais que, no caso presente, são de rara beleza. Aliás, nestes selos tudo se alia – tema, desenhos e cores – para nos colocar realmente perante autênticas miniaturas de arte. O tema, por si, encarrega-se de nos recordar que ontem, à distância de 600 anos, tal como hoje, as terras e a sua produção continuam a ser a preocupação dominante da nossa gente e, por tal razão, a requerer soluções urgentes. A Lei das Sesmarias que ora se comemora, nas suas disposições impunha fundamentalmente o cultivo obrigatório das herdades, o direito de expropriação das terras abandonadas ou mal aproveitadas e a obrigação de nelas trabalharem, consoante as possiblidades de cada um, além dos filhos dos lavradores, os falsos mendigos, clérigos, escudeiros e ermitões. Estas disposições, sem dúvida de largo alcance, muito agradaram à pequena burguesia de então que logo fizeram da Lei uma das mais populares da época e uma das mais famosas de sempre.

Por tudo isto, consideramos muito oportuno este magnífico trabalho dos nossos CTT que, filatelicamente, foi ainda valorizado por se fazer acompanhar de um «bloco» que, na verdade, é dos mais belos que nos tem sido dado apreciar.

Ainda em Julho, concretamente no dia 16, assinalando a realização da XXI Olimpíada da era moderna – iniciada em 1896 – que, como é do conhecimento geral, foi inaugurada no dia seguinte na cidade de Montreal, no Canadá, foi posta a circular a série que reproduzimos.

Trata-se de um trabalho muito válido e, em certa medida, com originalidade na medida em que o artista que o executou, afastando-se do aspecto mais ou menos lógico de apresentar fases de uma ou mais modalidades desportivas em competição nos Jogos, optou pelos elementos básicos que identificam a Olimpíada, como sejam: os cinco anéis entrelaçados; o facho olímpico tradicionalmente aceso na cidade de Olimpo na Grécia e que irá atear o fogo sagrado á Chama Olímpica que arderá permanentemente durante o período da duração dos Jogos e, ainda, uma folha de uma árvore da família das «Acereáceas», símbolo inconfundível do Canadá, país a quem este ano foi concedida a honra de organizar e ser palco de tamanho acontecimento. É evidente que todo o conjunto é perfeito, o que se realça por se tratar de uma série intercalar, uma vez que não foi prevista no plano de emissões anunciado para este ano, falha que denunciámos na devida altura. Dada a prontidão com que aquela falta foi solucionada, consideramos brilhante, a todos os títulos, a série em questão, o que evidencia o cuidado que os responsáveis pelos selos portugueses dispensam aos temas de indiscutível interesse.

G. Brandão
2.º-ten. SG



«Fuzos», em botes de borracha, preparam-se para abicar à praia.

O corpo de fuzileiros

É errado supor-se que as forças de fuzileiros não têm tradições na Marinha de Guerra Portuguesa. Com efeito, remonta a 1618 a criação do Terço da Armada Real, constituido por tropas de infantaria destinadas às guarnições dos navios da Armada. A leva ou recrutamento destas tropas era feito quase sempre em Lisboa ou na província da Estremadura, pelo sistema de bandos que consistia no aliciamento das tropas mediante a promessa de pagamento de um ou mais soldos adiantados. O quartel deste Terço era em Lisboa e durante algum tempo esteve mesmo instalado no Castelo de S. Jorge.

O comandante do Terço da Armada, chamado mestre de campo, era coadjuvado pelo sargento-mor, responsável pela instrução das formações e pela sua administração, auxiliado pelos ajudantes. Cada companhia era comandada por um capitão. Todos estes oficiais eram chamados de patente, havendo além deles, os oficiais de nomeação. O capitão nomeava os seus alferes, sargentos, cabos de esquadra e os restantes cargos da companhia: capelão, abandeirado, cirurgião, furriel, tambores e pífaros. O mestre de campo nomeava o capelão-mor, o auditor, o capitão de campanha (1), o tambor-mor, o físico, o cirurgião e o botica.

O Terço da Armada foi substituído em 1707 pelo Regimento da Armada. Este era constituido por soldados de infantaria e, juntamente com o Regimento de Soldados Artilheiros e o Regimento de Marinheiros, foi integrado em 1797 na Brigada Real da Marinha. Esta Brigada, criada por carta de Lei de 28 de Agosto de 1797, era composta por três divisões ou corpos: Corpo de Artilheiros-Marinheiros, Corpo de Fuzileiros-Marinheiros e Corpo de Artífices e Lastradores. Comandava a Brigada Real da Marinha um chefe de esquadra ou oficial de patente superior que tinha o nome de Inspector-Geral do Corpo. As três divisões eram comandadas por chefes de divisão da Armada. A 1.ª Divisão tinha dez companhias com um total de 1770 homens. A 2.ª Divisão ou seja, o Corpo de Fuzileiros-Marinheiros, era composto por doze companhias, com um total de 2124 homens. A composição duma companhia de fuzileiros-marinheiros era a seguinte:

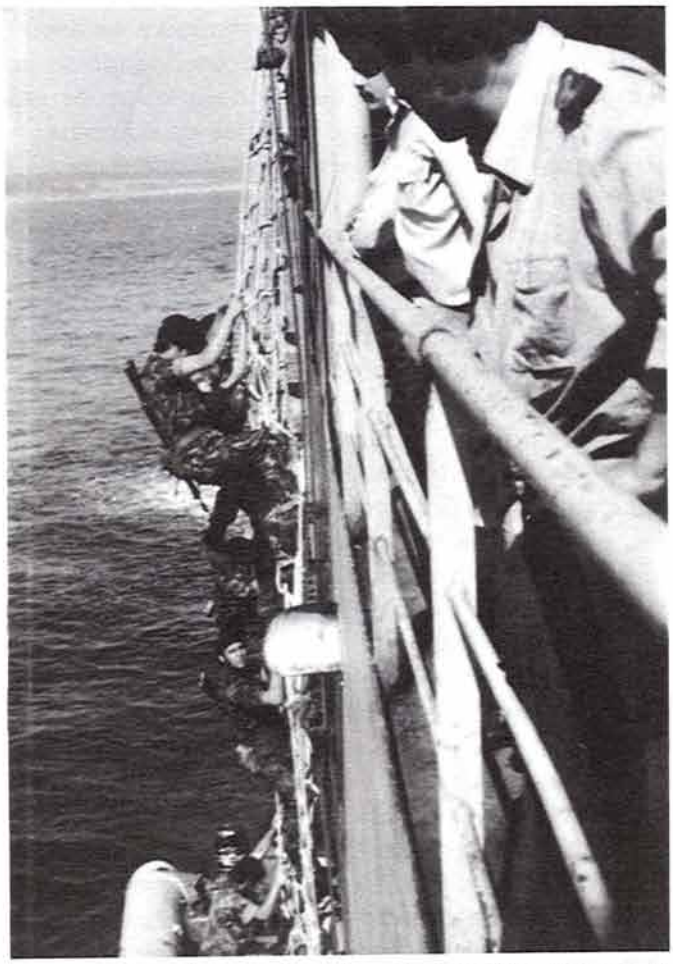
1 capitão – capitão-tenente
1 tenente – 1.º-tenente
1 tenente em segundo – 2.º-tenente
4 sargentos
1 furriel
8 cabos de Esquadra
1 tambor
160 fuzileiros

O pessoal acima indicado, com exclusão do tambor e dos fuzileiros, pertencia aos quadros da Armada. A 3.ª Divisão da Brigada Real tinha dez companhias, sendo nove de artífices, cada uma com 132 homens, e uma de lastradores com 148 homens, num total de 1328 homens. O efectivo da Brigada era portanto de 5222 homens.

O primeiro Inspector-Geral do Corpo foi o almirante Marquês de Niza, nomeado em 17 de Outubro de 1797. Deixou porém o cargo no ano seguinte, para comandar a esquadra de auxílio à Inglaterra que cooperou no Mediterrâneo com a esquadra do almirante Nelson.

De referir que as tropas de fuzileiros eram instruidas para a defesa dos navios de guerra e para operações de desembarque e combate em terra. Competia aos fuzileiros o serviço de guarda às ins-

(1) *O capitão de campanha era o encarregado da execução da justiça.*



Fuzileiros desembarcam do navio-apoio para uma operação de assalto.

talações do Arsenal da Marinha e a defesa das fortalezas de costa entregues à Armada.

Em 1807 e 1808 foi reorganizada a Brigada Real da Marinha, passando os seus efectivos para 2992 homens. Estes efectivos foram novamente reduzidos em 1823, ficando então a Brigada constituída por dois batalhões, cada um com 8 companhias, num total de 1647 homens. Em 31 de Outubro de 1832 a Brigada foi extinta e criado o Regimento da Armada, constituído pelo estado-maior e por quatro batalhões, com quatro companhias cada um, com um efectivo total de 1815 homens. Compunham o estado-maior regimental o coronel, o ajudante do regimento, o quartel mestre, o cirurgião-mor, o porta bandeira, o tambor-mor e o preboste. O estado-maior de cada batalhão tinha um tenente-coronel, um major, um ajudante, um cirurgião-ajudante, um sargento de brigada, um sargento quartel-mestre, um cabo de tambores e um ajudante de preboste. As companhias tinham um capitão, um tenente, um alferes, um 1.°-sargento, quatro 2.°s-sargentos, dois tambores, oito cabos e 92 soldados.

Em 7 de Janeiro de 1837 foi criado o Batalhão Naval, constituído pelo estado-maior, estado-menor e oito companhias, com um total de 681 homens. Compunham o estado-maior e o estado-menor, além das categorias de pessoal já existentes no Regimento da Armada, um mestre de música, oito músicos e um corneta-mor, tendo este último substituído o tambor-mor. Quanto às companhias, eram compostas por um capitão, um tenente, um alferes, um 1.°-sargento, três 2.°s-sargentos, um furriel, cinco cabos, cinco anspeçadas (2), 64 soldados e um corneta. O Batalhão Naval era um corpo de infantaria, cujos oficiais, sargentos e praças tinham os mesmos vencimentos e sistemas de promoções que vigoravam no Exército. O recrutamento para o Batalhão Naval era efectuado nos concelhos ribeirinhos do Continente, excepto no de Lisboa. O tempo de serviço era o mesmo que no Exército. O quartel permanente estava instalado em Lisboa e devia ser «próximo da Praia e do Arsenal da Marinha» (3). Em 1840 os efectivos do Batalhão Naval foram aumentados para 1200 homens.

O Batalhão Naval foi extinto quando da criação do Corpo de Marinheiros Militares, a 22 de Outubro de 1851. Os seus oficiais, o sargento-ajudante, o sargento quartel-mestre, os oficiais inferiores (4), os cabos, os anspeçadas e os soldados passaram para o Exército. O capelão, oficiais de saúde, os corneteiros e os músicos passaram para o Corpo de Marinheiros. Justificava-se a extinção do Batalhão Naval pela pouca utilidade que o seu pessoal tinha a bordo, visto não poder ser utilizado nos serviços de manobra, nem ter competência para o manejo de artilharia, sendo utilizado apenas no serviço de guarda aos portalós e outros lugares de estilo e como ordenanças. Na altura da sua extinção, o Batalhão Naval tinha 835 homens e destes só estavam embarcados nos navios de guerra pouco mais de um terço. Dizia-se então que o Batalhão Naval era um corpo bastante apto para o serviço em terra, mas que o seu pessoal recebia apenas instrução de infantaria, não sabendo carregar uma boca de fogo, pelo que era dispensável a bordo.

O Corpo de Marinheiros Militares compunha-se do estado-maior, estado-menor e vinte e duas companhias de embarque e uma de depósito. Os marinheiros recebiam instrução de marinharia e manobra, infantaria, armas brancas e de abordagem. Em cada companhia de embarque havia uma esquadra de artilheiros-grumetes, os quais eram instruídos no uso da artilharia, calibração de projécteis e serviço de paióis. Depois da reorganização de 18 de Março de 1875, o Corpo de Marinheiros ficou a ser constituído por três divisões, todas com secções de marinheiros-fuzileiros e de marinheiros-artilheiros. Estas praças exerciam a bordo as funções de marinheiro e todas as outras do serviço militar. A reorganização de 1884 criou no Corpo de

---

(2) Posto intermédio ao cabo e soldado, correspondendo ao actual segundo-cabo.

(3) Transcrito da Carta de Lei de 7 de Janeiro de 1837.

(4) Os oficiais inferiores eram os sargentos e os furriéis.

Marinheiros seis companhias de fuzileiros, além das companhias de marinheiros-gageiros, marinheiros-artilheiros, fogueiros e chegadores e da companhia de depósito. Finalmente, na reorganização de 1890 deixaram de existir no Corpo de Marinheiros as companhias de fuzileiros. As funções de fuzileiro ficaram a constituir uma especialização, que habilitava as praças com os conhecimentos indispensáveis para actuarem como graduados em operações de desembarque.

Houve, a seguir, um interregno de 34 anos em que na Marinha de Guerra não existiram forças de fuzileiros. Em 1924 foram criadas as Brigadas da Armada que tinham para além das funções de depósito de sargentos e praças e de registo e arquivo de todos os elementos da sua vida militar, mais as seguintes:

a) **Brigada de Marinheiros** – instrução geral de recrutas e de alunos-marinheiros, instrução de manobra, marinharia, sinais, ginástica, esgrima, jogos, infantaria e de forças de desembarque;
b) **Brigada de Artilheiros** – instrução de artilharia, armas portáteis, tiro naval e telemetria;
c) **Brigada de Mecânicos** – instrução de electricidade, radiotelegrafia, máquinas, torpedos e minas;
d) **Brigada de Guarda Naval** – destinada a fornecer pessoal para a guarda e segurança dos estabelecimentos em terra, navios e forças de desembarque.

Esta última brigada era constituida pelos sargentos e praças fuzileiros e pelos músicos e foi instalada no Quartel de Marinheiros, em Alcântara.

Contudo, a Brigada da Guarda-Naval não chegou a completar os seus efectivos, devido a dificuldades encontradas na sua organização e teve vida efémera, sendo extinta em 1926. Os serviços que lhe competiam passaram para as restantes brigadas e o seu pessoal voltou às brigadas donde era originário.

Em 1961, com o início das lutas de guerrilha do Ultramar, tornou-se premente a necessidade de constituir forças de Marinha treinadas para operações de desembarque e para a luta em terra. Foram então criadas as companhias de fuzileiros e os destacamentos de fuzileiros especiais, destinando-se as companhias à guarda e defesa de instalações navais e os destacamentos a missões de combate. A preparação do pessoal para estas unidades passou a ser feita na Escola de Fuzileiros, localizada em Vale de Zebro, nas antigas instalações da Direcção do Serviço de Material de Guerra. O desenvolvimento das operações no Ultramar levou à criação de treze companhias de fuzileiros e de treze destacamentos de fuzileiros especiais, além de alguns pelotões de fuzileiros. Em 1969 foi criada a Força de Fuzileiros do Continente, constituida pelas unidades de fuzileiros e pelas lanchas de desembarque estacionadas no Continente que lhe fossem atribuidas, competindo ao comandante da Força, além do comando superior daquelas unidades, cooperar na organização de forças anfíbias, organizar e adestrar unidades do mesmo tipo a atribuir a outros comandos e ainda regular a utilização das suas unidades na guarda e defesa das instalações da Armada existentes no Continente.

Em 1974, foi criado o Corpo de Fuzileiros que se compõe do estado-maior, unidades atribuidas, Força de Fuzileiros do Continente, Companhia de Adidos e Escola de Fuzileiros. Foram também reorganizadas as unidades de fuzileiros, tendo sido extintos os destacamentos e criadas unidades de escalão superior, os batalhões.

Há quem, desconhecendo as longas tradições dos fuzileiros da Armada, julgue que tendo sido criados para a guerra no Ultramar, uma vez terminada esta, não se justifica a sua existência. Contudo, existem fuzileiros em quase todas as Marinhas estrangeiras, fazendo parte das lotações dos navios de guerra. Na nossa Armada, um Corpo de Fuzileiros de dimensões adequadas poderá ser muito útil, não só para a guarda de instalações navais e Polícia Naval, mas também para a fiscalização da costa, para além do seu emprego no âmbito da guerra convencional, em operações anfíbias e operações de assalto.

Henrique Alexandre da Fonseca
Cap.-m.-g.

Prece do nadador-salvador australiano

Oh Deus de toda a vida boa que me deste e aos meus companheiros, esta terra da Austrália, banhada de sol, enriquecida pelas generosidades da Natureza, envolta em vagas rolante; eu Te peço que aceites o serviço que eu ofereço, como guardião das vidas dos meus semelhantes.

Dou graças:

Pela alegria de viver
Pela força da natureza humana
Pela honra de uma acção nobre

Ensina-me a reconhecer, que o valor de uma simples vida, é para Ti infinito. Faz com que eu esteja sempre alerta, para valer àqueles cuja segurança depende da minha vigilância.

Ajuda-me a ser um Homem em todas as circunstâncias e nunca fraquejar quando chamado ao cumprimento do dever. Faz com que eu me sinta pronto a enfrentar o momento de demonstrar o meu espírito de coragem e aventura. Faz com que eu seja forte e resoluto, na missão que abracei.

Ajuda-me a ser um bom camarada. Faz com que nunca me sinta desanimado perante as dificuldades nem desencorajado pela disciplina. Faz com que a minha norma de viver, possa servir de guia àqueles que me pretendam tomar como exemplo.

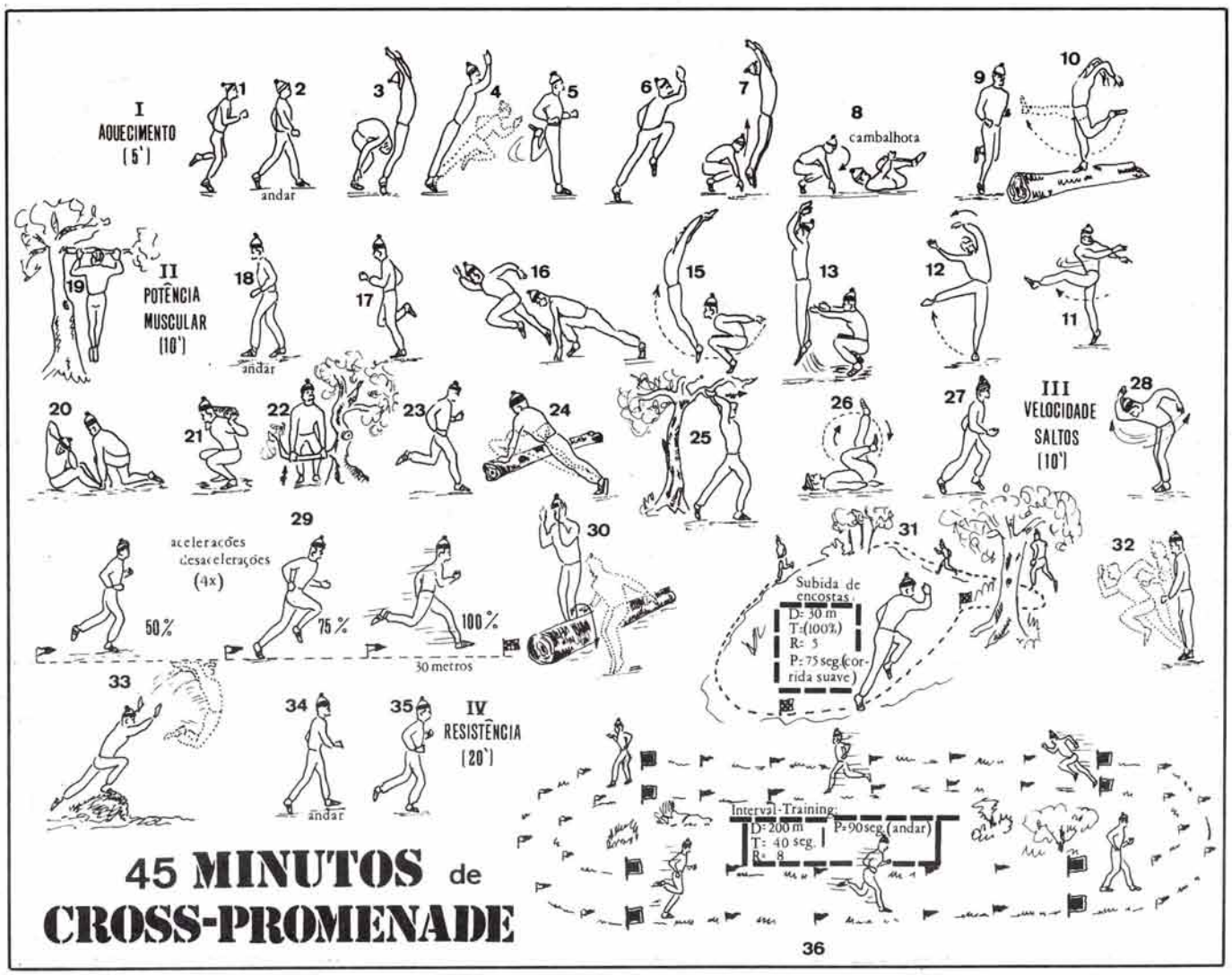
Ajuda-me a oferecer-Te, ao meu clube e àqueles cuja segurança depende da minha destreza, nada menos que o melhor que eu possa dar; e a não exigir outra recompensa, que não seja o reconhecimento de que cumpri o meu dever e de que satisfiz plenamente a Tua vontade.

Oh Senhor, meu Deus, aceitai esta prece.

Amen.

(Tradução livre do 1.º-ten. SG Francisco José de Campos, do 68.º relatório do «Surf Life Saving Association of Australia»)

Desporto



O «CROSS--PROMENADE» (4)

(Conclusão)

Já vai longo este artigo sobre o «cross-promenade» por muito simplificado que o tivéssemos querido apresentar. De qualquer modo não queremos terminar sem fornecer ainda alguns esclarecimentos que nos parecem importantes, não vão os leitores pensar que o «cross-promenade» é... «remédio para todos os males»!

Lembramos que este é um sistema de trabalho que fornece uma Preparação Física de ordem

genérica e, nestas circunstâncias, poderá ser utilizado por todas as pessoas, independentemente da idade ou sexo, desde que convenientemente doseado. Poderemos pois atribuir-lhe um cunho fundamentalmente salutar, dado os notáveis reflexos no aparelho cardio-pulmonar, o que pode ser comprovado pela diminuição da frequência cardíaca.

É claro que muitas pessoas querem obter resultados a curto prazo e, se não os obtêm, desmobilizam imeditamente. Ora, um trabalho (qualquer que ele seja) quando racionalmente planeado não obtém resultados muito rápidos ou, se os obtém, eles são pouco consistentes (pelo que se perdem rapidamente) ou, o que é pior, são obtidos à custa de graves perturbações, neste caso de ordem fisiológica.

Apenas para darmos uma ideia da diminuição da frequência cardíaca conseguida com o «cross-promenade», indicamos os seguintes números fornecidos por Raoult Mollet no seu livro «Treinamento ao ar livre»:

- Primeiro ano: 72 pulsações
- Segundo ano: 66 pulsações
- Terceiro ano: 56 pulsações.

Outro ponto que gostaríamos de esclarecer é o que se refere à duração de uma sessão de treino. Se nos dermos ao trabalho de somarmos os tempos atribuídos às várias partes (considerando 30 minutos para a IV Parte), e os tempos destinados às transições, verificamos que necessitamos de **uma hora e meia a duas horas!**

Se bem que estes números fossem de certo modo o ideal, não poderemos esquecer que não estamos a tratar de atletas profissionais pelo que o tempo dedicado à sessão pode ser substancialmente reduzido, parecendo-nos que 45 minutos é perfeitamente viável considerando-se os seguintes tempos:

- **Aquecimento:** 5 minutos
- **Potência muscular:** 10 minutos
- **Velocidade – Saltos:** 10 minutos
- **Resistência:** 20 minutos.

No exemplo que apresentamos de «45 minutos de cross-promenade» optámos por um Trabalho de Resistência Orgânica («Interval-Training») para preencher a IV Parte e cuja duração é de 20 minutos.

Será no entanto conveniente sublinhar que, de acordo com o que já foi dito quando tratámos da IV Parte (Treino de Resistência) – número 59 –, poderemos distribuir esse tempo, dedicado à Resistência Orgânica, por todo o treino, não se utilizando o «Interval-Training», mas a corrida contínua! A actividade durante toda a sessão poderia ser assim distribuída:

- **Aquecimento:** 5 minutos (utilizando como base a corrida)
- **Correr;** 5 minutos
- **Andar:** 2 minutos
- **Potência muscular:** 4 minutos (exercícios n.°s 19 a 22)
- **Andar:** 2 minutos
- **Correr:** 10 minutos
- **Potência muscular:** 4 minutos (exercícios n.°s 24 a 27)
- **Velocidade – Saltos:** 4 minutos (exercícios n.°s 31 a 34)
- **Correr:** 5 minutos.

Será altura de referirmos que a Direcção-Geral de Desportos publicou há meses um cartaz de divulgação (ver reprodução na contra-capa) em que atribui à **corrida** um valor salutar, baseado fundamentalmente no «Método Cooper» (ver artigo publicado no n.° 38, de Nov. 74).

Ora o «cross-promenade» utiliza como base a corrida **(pelo que consegue os benefícios fisiológicos que à corrida são atribuídos)** preconizando, além disso, um trabalho muscular de nível geral, pelo que o achamos preferível à corrida simples, mesmo que o objectivo seja pura e simplesmente higiénico, ou seja, a **conservação da saúde!**

... E pronto. Esperemos que tenhamos contribuído para que alguns (poucos) dos leitores passem a aplicar o «cross-promenade» ou... pelo menos que aceitem como «normais» os que se proponham utilizá-lo!

...É o mínimo que poderemos exigir enquanto a Educação Física não deixar de ocupar um lugar secundário!

Sanches de Oliveira
1.°-ten.

NOTÍCIAS DO «VEGA»

Conforme referimos no penúltimo número, o iate «Vega» tomou parte nas regatas organizadas no âmbito do «Sail Training Association», destinadas especialmente a navios-escolas, denominadas «Operation Sail 76».

Na regata Tenerife-Bermuda o «Vega» obteve o 3.° lugar na classe e o 8.° na classificação geral; na regata seguinte, Bermuda-Newport (N.Y.), classificou-se em 14.° na classe e 20.° na geral.

Importa referir que as regatas tiveram cerca de 100 concorrentes, 70 dos quais na classe B, em que se incluia o «Vega». E ainda que as formas do casco do «Vega», de 1957, já se podem considerar um pouco antiquadas bem como as velas e ainda a maior parte do equipamento. Não esqueçamos que os competidores mais conhecidos, como o «Stella Polaris», o «Sarracen», o «Gipsy Moth IV» ou o «Great Britain II» são embarcações modernas, esplendidamente aparelhadas e dispondo de guarnições bem treinadas.

Posteriormente, em Nova Iorque, o «Vega» tomou parte na grande parada comemorativa do bicentenário da independência dos Estados Unidos, conjuntamente, aliás, com a «Sagres» e com as corvetas «Honório Barreto» e «Afonso Cerqueira». Assistiu também a estas comemo-

rações, a convite das autoridades americanas, o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz.
Durante a estadia em Nova Iorque disputaram-se regatas para embarcações da classe «420», abertas aos tripulantes de todos os navios que haviam tomado parte nas comemorações do bicentenário, tendo conquistado o 1.º lugar a equipa formada pelos aspirantes Leal de Faria e Dias Pinheiro.
Aproveitamos a ocasião para desmentir formalmente uma notícia veículada pela R.T.P. e referente a uma colisão à largada da Bermuda, envolvendo o «Vega».
A todos os nossos camaradas do «Vega» os mais sinceros parabéns pelos brilhantes resultados alcançados.

Alexandre da Fonseca
1.º-ten.

TÉNIS

Realizou-se no decorrer do mês de Junho o I Campeonato de Ténis do CNOCA (Clube Náutico dos Oficiais e Cadetes da Armada).
O campeonato efectuou-se nas instalações do C.I.F., em Monsanto, tendo sido para o efeito alugado um «court» pelo CNOCA.
Foi disputado por vinte concorrentes numa primeira fase através de um sistema de eliminatórias e numa segunda fase através de uma «poule» entre os três concorrentes apurados: cap-m.g. Adriano de Carvalho, cap.-ten. Fialho Palma e cap.-frag. MN Sousa Uva.

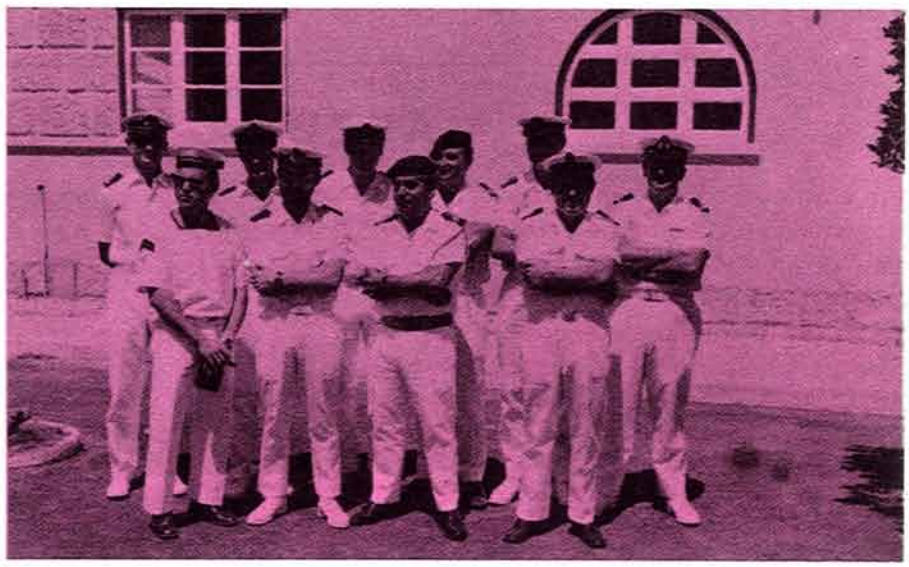
A vitória coube ao cap-ten. Fialho Palma, que recebeu das mãos do cap.-ten. Homem de Gouveia, presidente da Direcção, uma taça, no decorrer de um animado jantar de confraternização que reuniu quinze convivas na messe de Cascais, no dia 30 de Junho.

A secção de ténis do CNOCA tem em curso diligências para organizar novas iniciativas a partir de Outubro p.f., devendo quaisquer interessados nelas contactar com o cap.-ten. Barata Botelho, actualmente prestando serviço no E.M.A. – 3.ª Divisão.

Alexandre da Fonseca
1.º-ten.

CAMPEONATO DE TIRO DAS FORÇAS ARMADAS

De 4 a 8 de Julho passado realizou-se na Serra da Carregueira o Campeonato de Tiro das Forças Armadas.
As várias provas registaram elevado número de concorrentes em representação da Armada, do Exército, da Força Aérea, da Guarda Nacional Republicana e da Polícia de Segurança Pública.
A equipa da Marinha obteve resultados meritórios, quer individualmente quer colectivamente, pelo que os seus elementos estão de parabéns.
Eis as classificações dos atiradores da Armada, nas diversas provas:



A equipa da Armada concorrente ao Campeonato de Tiro das Forças Armadas. Da esquerda para a direita: Cap.-ten. Fiadeiro (Delegado da Armada), cabo A Oliveira (DSEF), 1.º-ten. Bilreiro (DSEC), 2.º-ten. Antão (G2EA), 1.º-ten. Allen G2EA), 1.º-sarg. FZE Sousa (FFC), 1.º-sarg. FZ Madail (EF), cap.-ten. Santarém (Delegado da DSEF), 1.º-sarg. M Santos (DSEF) e cap.-ten. Sampaio (N.R.P. «João Coutinho»).

Precisão Walter a 25 m
4.º – 1.º-ten. Bilreiro
7.º – Cabo A Oliveira
8.º – 1.º-sarg. M Santos

Duelo Walter a 25 m
5.º – 1.º-sarg. FZE Pires
9.º – 1.º-sarg. M. Santos
10.º – Cabo A Oliveira

Precisão Grosso Calibre a 25 m
1.º – 1.º-sarg. FZ Madail
3.º – Cap.-ten. Sampaio
4.º – 2.º-ten. Antão
7.º – 1.º-ten. AN Allen
9.º – 1.º-sarg. FZE Sousa

Duelo Grosso Calibre a 25 m
2.º – 1.º-sarg. FZ Madail
6.º – 1.º-sarg. FZE Sousa
9.º – 2.º-ten. Antão
11.º – 1.º-ten. Allen

Velocidade Militar a 25 m
3.º – 1.º-sarg. FZ Madail
5.º – 2.º-ten. Antão
6.º – 1.º-sarg. FZE Sousa
12.º – 1.º-ten. Allen.

CORRIDA DE ORIENTAÇÃO – 1976

Organizada pela DSEF realizou-se no dia 7 de Julho a Corrida de Orientação – 1976, na qual participaram 83 concorrentes em representação de 4 unidades.

Classificação individual:

1.º – 1.º-ten. EMQ Patrício (DSEF) 2 h 33 m
2.º – 1.º-ten. Simões (DSEF) 2 h 35 m
3.º – Mar. FZ Jesus (CF12) 2 h 39 m

Classificação colectiva:

1.º – CF11 15 pontos
2.º – CF12 26 pontos
3.º – CF3 29 pontos.

REFLEXÕES...

«(...) Eu penso que o prestígio nacional não se defende no campo desportivo mas no campo político, cultural e social. Portanto o desporto só poderá ter importância quando for reflexo da evolução de uma sociedade. Na verdade temos que dar coerência à representação nacional atendendo a dois aspectos:

«Por um lado a representação nacional tem de surgir harmonicamente de todo um processo que justifique essa representação. Por outro lado penso que a representação nacional só se justifica, particularmente no momento em que nós vivemos, como um processo de aproximação de povos e principalmente em relação àqueles povos que durante tantos anos nós tivemos afastados e de costas voltadas.

«Penso também que haverá que encarar com um cuidado especial todo o intercâmbio desportivo com os novos países africanos que vão agora integrar a comunidade lusíada.

«Tudo isto significa que não se é contra a representação nacional. Aquilo que se pretende é apenas dar coerência a essa representação!

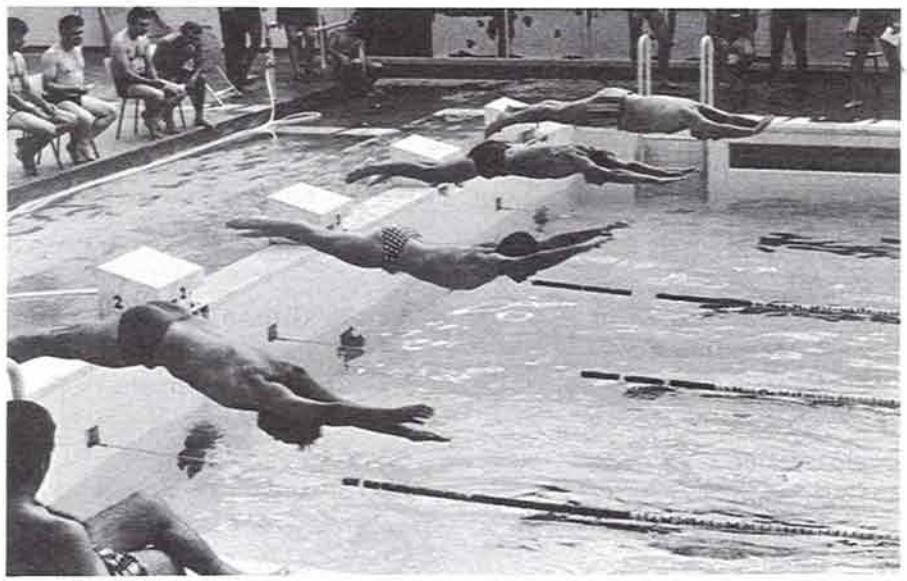
«Estou em crer que, na verdade tem havido uma certa confusão entre turismo e representação nacional.»

(Extracto do depoimento prestado à TV, em Novembro de 1974, pelo Director-Geral dos Desportos).

ATLETISMO E NATAÇÃO

Em continuação do cumprimento do extenso programa de actividades desportivas elaborado pela Direcção do Serviço de Educação Física (DSEF) para o ano corrente, disputaram-se em Julho passado, no complexo desportivo da Base Naval de Lisboa, no Alfeite, mais alguns torneios de atletismo e de natação.

Dada a carência dos respectivos resultados, à data em que redigimos esta notícia, limitamo-nos a publicar algumas fotografias das provas disputadas.



Aspectos de algumas das provas dos torneios de atletismo e de natação.

TORNEIO DE FUTEBOL DE CINCO DO C.S.D.M.

Organizado pelo Comando de Segurança e Defesa do Edifício do Ministério da Marinha (C.S.D.M.), disputou-se em Junho e Julho últimos, no campo desportivo do Ministério, um torneio de futebol de cinco entre várias equipas representativas dos diversos serviços instalados no Ministério. Depois de uma «poule» de apuramento e dos jogos da fase final, a equipa da Superintendência dos Serviços Financeiros venceu a do Conselho Administrativo da Administração Central de Marinha por 4-0, sagrando-se vencedora do torneio.

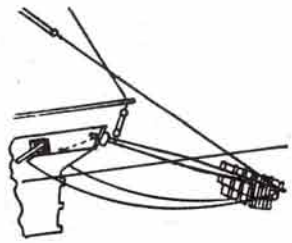
A equipa da Superintendência dos Serviços Financeiros, vencedora do torneio. 1.° plano, da esquerda para a direita: 2.°-ten. AN Pato, 2.°-ten. AN Fernandes e 1.°-ten. AN Ramalho; 2.° plano, pela mesma ordem: 2.°-ten. AN Deus, 2.°-ten. AN Topa, 1.°-gr. R Carreira e 1.°-gr. L Ganhão.

Terminologia Naval

ESPARCELADO – Fundo de declive muito suave, normalmente composto de baixos, à flor da água, que cobrem ou descobrem com as marés e que se estendem bastante fora.

ESPARDEQUE – Por aportuguesamento do termo inglês spardeck, pavimento de construção ligeira situado acima do convés e destinado a passageiros ou mercadorias leves.

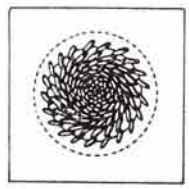
ESPARRELA – Leme provisório armado a bordo de um navio em substituição do efectivo quando, por qualquer razão, este se perde; é também conhecido por leme de fortuna ou espadela. Nas embarcações miúdas o leme pode ser substituído por um remo lançado pela popa que serve simultaneamente para fazer navegar a embarcação.



ESPATILHAR UMA ÂNCORA – Colocar uma âncora de cepo aguentada para a amurada do navio com os braços horizontais, a unha apoiada na raposa e com boças e contra-boças passadas; actualmente é manobra que não se pratica dado que os ferros são geralmente de engolir.

ESPELHADO – diz-se do mar quando se encontra liso como um espelho.

ESPELHO – Remendo ou passagem em vela, toldo ou sanefa para tapar qualquer pequeno buraco. Bocado de madeira de forma rectangular ou circular aplicada no tabuado, costado, amurada ou pavimento como remendo ou para tapar a cabeça de alguma cavilha.



ESPEQUE – Alavanca de madeira ou ferro destinada a remover pesos ou a aguentar qualquer peça pesada. Escora.

ESPERTAR – Esticar, tesar um cabo que está brando. Aumentar a intensidade do vento.

ESPERTO – Diz-se da amarra ou cabo que se encontra muito esticado, sem seio. Igualmente se aplica este termo ao pau de surriola quando em posição oblíqua, acima da horizontal; à posição contrária chama-se de pensativo.

ESPETAR-SE – Dar o navio grandes balanços de proa a popa, enfiando aquela profundamente na vaga; o contrário de galear.

S. Elpídio
Cap.-frag. AN

Curiosidades

LANÇADO AO MAR UM PETROLEIRO SUPERGIGANTE

Uma manobra espectacular e particularmente delicada teve lugar nos estaleiros de Saint-Nazaire, para lançamento à água do maior petroleiro do Mundo, o «Batillus». As principais características deste gigante dos mares são:

— Deslocamento carregado:
550 000 ton.
— Largura: 63 m.
— Altura total: 72,50 m.
— Comprimento, 414,20 m.
— Pontal: 35,90 m.
— Volume das cisternas para frete:
675 000 m^3.

O aparelho propulsor compreende dois grupos de motores de 32 500 CV cada um.

A tripulação normal é de 48 homens, dos quais doze oficiais.

Deve ter iniciado as suas carreiras para o Golfo Pérsico em Julho. Está prevista a construção de mais três navios deste tipo, nos mesmos estaleiros.

(In «B.N.F.», de 17-4-76)

N. R. — Para os leitores menos familiarizados com as dimensões dos navios, fazem-se as seguintes comparações:

— Comprimento: *Com a popa na Rua do Comércio a proa ficaria na Rua de Santa Justa (quase toda a Rua Augusta).*

— Largura: *Desde o passeio W da Rua do Ouro ao passeio E da Rua Augusta.*

— Altura: *Correspondente a uma torre de apartamentos de 21 pisos, com lojas e s/ lojas.*

— Tanques: *Transporta cerca de metade dos combustíveis que o País importa num trimestre.*

TRADIÇÕES

Sendo o Canadá um país moderno e inteiramente voltado para o futuro, sabe, no entanto, conservar as suas tradições. A Marinha canadiana, mais que qualquer outra instituição, mantém orgulhosamente tradições de épocas passadas. A mais original será, certamente, o privilégio que tem o pessoal embarcado de baptizar os filhos a bordo das suas unidades. A cerimónia realiza-se sobre uma mesa coberta com a bandeira nacional e é o próprio sino de bordo que serve de pia baptismal. Terminado o baptismo, por um capelão militar, o pai da criança acompanhado pelo comandante do navio, dirige-se à popa e deita ao mar a água do baptismo ao som do apito de bordo. O nome da criança é depois gravado no sino.

(In «B.N.F.», n.º 1419)

COINCIDÊNCIAS RELATIVAS À MORTE DOS PRESIDENTES AMERICANOS LINCOLN E KENNEDY

(A HISTÓRIA REPETE-SE?)

Lincoln foi eleito em 1860; Kennedy em 1960. Ambos foram assassinados numa 6.ª-feira e na presença das suas mulheres. Ambos foram mortos pelas costas com tiros na cabeça. Os seus sucessores, ambos de nome Johnson, eram democratas do Sul e ambos pertenciam ao Senado. Andrew Johnson nasceu em 1808 e Lyndon Johnson em 1908. O secretário de Lincoln, cujo nome era Kennedy, aconselhou-o a não ir ao teatro; o secretário de Kennedy, cujo nome era Lincoln insistiu com ele para não ir a Dallas. John Wilkes Booth, assassino de Lincoln, nasceu em 1839; Lee Harvey Oswald, assassino de Kennedy nasceu em 1939. Booth matou Lincoln num teatro e fugiu para um armazém; Oswald matou Kennedy num armazém e fugiu para um teatro. Ambos morreram antes do julgamento concluído. Os nomes John Wilkes Booth e Lee Harvey Oswald têm 15 letras cada um. Os nomes Lincoln e Kennedy ambos têm 7. Os nomes Lyndon Johnson e Andrey Johnson têm 13 letras cada. Finalmente, Lincoln foi eleito para a «House of Representatives» em 1846 e Kennedy em 1946.

TREMORES DE TERRA

Estima-se em 500 000 o número de sismos e mini-sismos detectados em cada ano. Deste total, 100 000 podem ser sentidos e 1000 causam estragos.

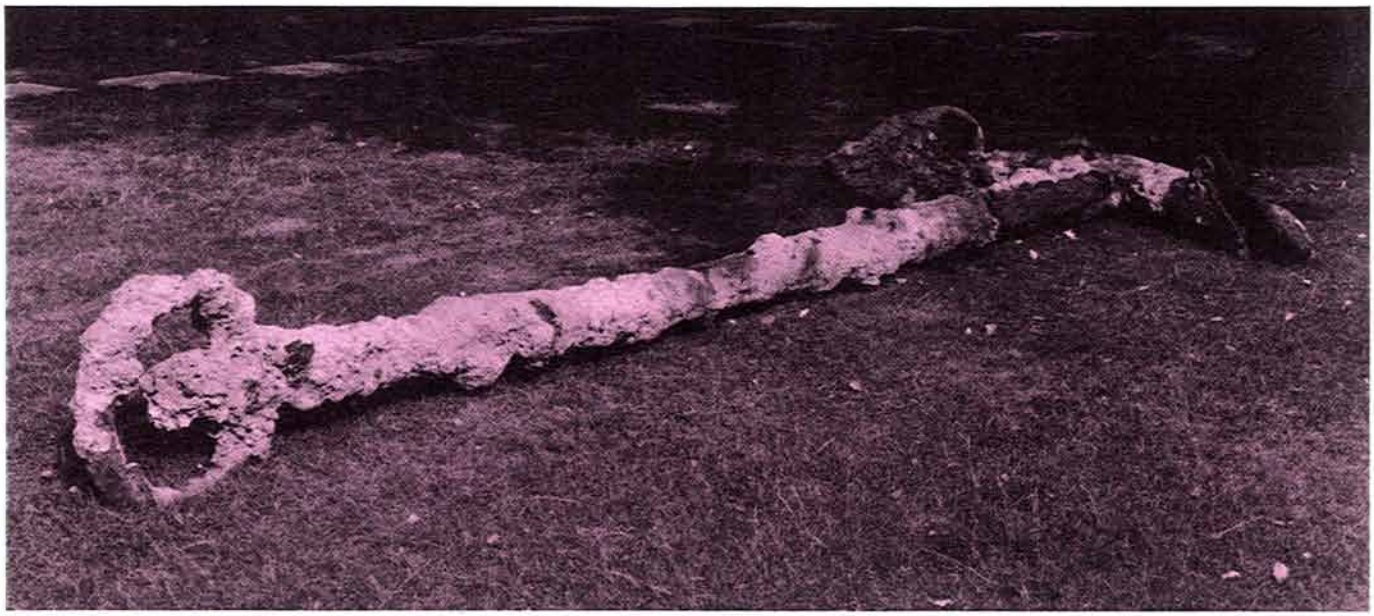
Usando a escala comparativa de Mantle Wave, definida em 1968, o maior tremor de terra depois de 1930 foi o «Alasca, U.S.A.», ou «Prince William Sound» com epicentro em lat. 61º 10' N long. 147º 48' W, em 28 de Março de 1964, com a magnitude de 8.9.

É possível que o terramoto de Lisboa, em 1 de Novembro de 1755 tenha atingido a magnitude de 8,75/9 se o sismógrafo (inventado em 1853) já existisse.

O primeiro dos três abalos neste sismo, dera-se às 09.40 horas e durou 6/7 minutos. Os lagos da Noruega foram perturbados por este abalo! A energia de um tremor de terra de magnitude 8.9 é de cerca de 5.6×10^{24} ergs, equivalente a uma explosão de 140 megatons (127 milion. de toneladas de T. N. T.).

A maior perda de vidas causada por um terramoto ocorreu na província de Shensi, China, em 23 de Junho de 1556. Morreram cerca de 830 000 pessoas.

Reportagem



ÂNCORA DO SÉCULO XVII (?) ENCONTRADA NA BAÍA DE CASCAIS

No dia 26 de Maio p.p., a corveta «Baptista de Andrade» ao levantar ferro da baía de Cascais, trouxe, agarrada ao ferro, uma âncora de 5 metros de comprimento na haste, com o peso estimado de 1,5 toneladas. Depois de uma faina complicada, o navio conseguiu meter a amarra dentro, levando-a para a Base Naval de Lisboa e dando parte do achado ao Museu de Marinha. Julga-se que a âncora, agora entregue ao Museu é do século XVII, o que vai ser confirmado por peritos na matéria.

(Colaboração do Museu de Marinha)

FESTA DOS SANTOS POPULARES NO HOSPITAL DA MARINHA

No passado dia 22 de Junho realizou-se uma festa dos Santos Populares dedicada aos doentes internados no Hospital da Marinha, organizada pelo grupo de visitadoras da Cruz Vermelha Portuguesa deste Hospital.

Actuaram graciosamente nesta festa alguns artistas e grupos de folclore, nomeadamente: Benvinda da Cruz, Fernanda Pinto, Lobet Bravo e João Correia, fadistas; Tina Ferreira, Odete Ferreira, Renato Redol e Miliza Redol, canção de folclore; José Félix, acordeonistas; Vital da Assunção, viola; Manuel Mendes, guitarra; Carlos Franco, locutor.

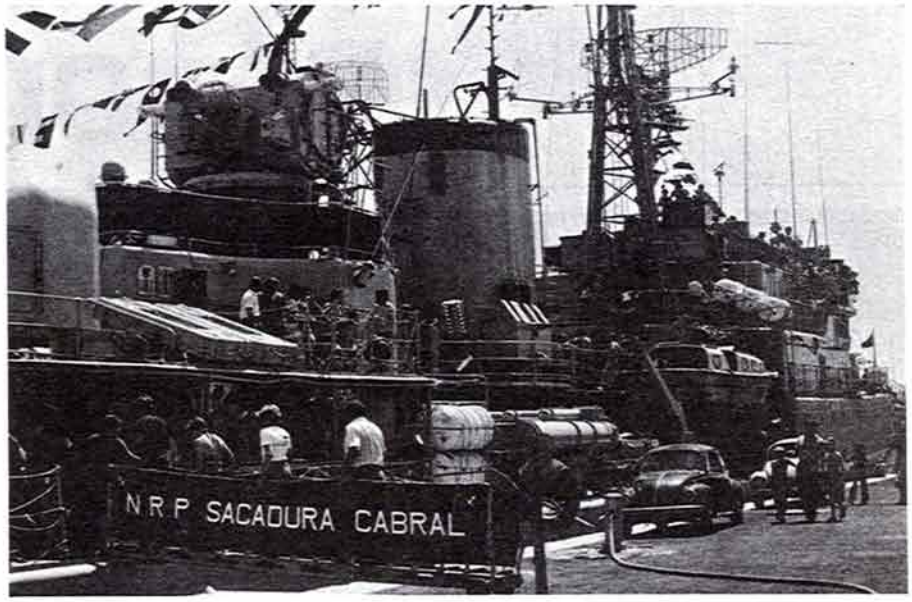
Assistiram à exibição o capitão-mar-e-guerra MN Santa Bárbara, subdirector do hospital, D. Maria Fernanda Conceição Silva presidente da Secção Feminina da Cruz Vermelha Portuguesa e várias senhoras voluntárias da secção feminina bem como todo o grupo de visitadoras do hospital.

COMEMORAÇÕES DO DIA DA MARINHA

As festividades do Dia da Marinha tiveram lugar, como habitualmente, no dia 8 de Julho, data evocativa da partida da armada de Vasco da Gama para a Índia.

Entre as várias cerimónias havidas, destacam-se a exposição ao público de várias fragatas, corvetas e draga-minas nos portos de Viana do Castelo, Leixões, Lisboa, Setúbal e Faro; celebração de uma missa no Mosteiro dos Jerónimos por intenção dos militares da Armada falecidos; um concerto pela Banda da Armada, junto ao Museu de Marinha, em Belém; livre acesso ao público do Aquário Vasco da Gama e do Museu de Marinha; sessão pública no Planetário Calouste Gulbenkian.

Também, nas principais unidades e estabelecimentos da Marinha de Guerra foram impostas condecorações a oficiais, sargentos, praças e a outro pessoal ligado à actividade do mar, nomeadamente de salvamento.



A fragata «Comandante Sacadura Cabral» e a corveta «João Coutinho», na Doca de Marinha, estiveram patentes ao público lisboeta.

Condecoração de oficiais, sargentos e praças na Base Naval de Lisboa, no Alfeite.

VISITA DO ALMIRANTE CHEFE DO ESTADO MAIOR DA ARMADA AOS ESTADOS UNIDOS E AO REINO UNIDO

O vice-almirante Souto Cruz, acompanhado do capitão-tenente Azevedo Soares, partiu no dia 13 de Julho para os Estados Unidos da América, a convite do chefe do Estado-Maior da Armada Americana, a fim de assistir às comemorações do bicentenário da independência daquele país e de tomar parte no IV «Seapower Symposium», que decorreu no Naval War College, em Newport.

No dia 4, assistiu, de bordo do porta-aviões «Forrestal», ao desfile dos na-

O almirante Souto Cruz condecora o cardeal de Boston, D. Humberto de Medeiros, na presença do embaixador dr. Hall Themido.

vios de vela que tomaram parte na «Operation Seal 76», entre os quais se encontravam a «Sagres» e o «Vega». Estavam a bordo, entre outras altas individualidades dos Estados Unidos, o presidente Gerald Ford, o vice-presidente Rockfeller, Henry Kissinger, Donald Rumsfeld, etc.

Ao longo das margens do rio Hudson, cerca de sete milhões de espectadores assistiram ao deslumbrante desfile dos maiores veleiros do mundo e de milhares de outras embarcações.

No dia 5, o chefe do Estado Maior da Armada foi a bordo da «Sagres» e das corvetas «Afonso Cerqueira» e «Honório Barreto» e ali dirigiu uma alocução às guarnições, felicitando-as pela forma como vinham actuando e incentivando-as a continuarem a manter o mesmo comportamento até ao resto da comissão. Neste dia, almoçou com os chefes das delegações de cerca de trinta Marinhas e ao fim da tarde fez entrega ao mayor de New York, mr. Beam, dos cinco volumes da obra «Portugalia Monumenta Cartographica», no decorrer de uma cerimónia efectuada a bordo da «Sagres».

No dia 6, assistiu a uma parada das delegações das Marinhas participantes na «Operation Seal 76», tendo em seguida partido para Newport.

Ali, no Naval War College, decorreu o IV «Seapower Symposium», no qual participaram delegações de trinta países, quase todas chefiadas pelos chefes dos estados-maiores das respectivas Armadas. Foram três dias de intensa actividade, completada com inúmeros eventos sociais que facilitaram o estabelecimento de frutuosos contactos pessoais e úteis trocas de pontos de vista.

No dia 9, o vice-almirante Souto Cruz partiu para Boston, onde acompanhado do embaixador de Portugal em Washington, dr. João Hall Themido, teve um importante encontro com representantes da colónia portuguesa no Clube da Madeira. Neste encontro estiveram presentes cerca de 200 portugueses e luso-americanos, tendo o CEMA, que foi recebido muito cordialmente, feito uma exposição àcerca da situação política portuguesa e respondendo a inúmeras perguntas da assistência.

O CEMA é recebido no Quartel General em Northwood pelo almirante Sir John Treacher, comandante-em-chefe do CINCFLEET.

No dia 11, a bordo da «Sagres», e também com a presença do nosso embaixador, entregou ao cardeal-arcebispo de Boston, D. Humberto de Medeiros, as insígnias da grã-cruz da Ordem do Infante, com que fora agraciado pelo Presidente da República portuguesa. O cardeal Medeiros celebrou missa a bordo e assistiu a um jantar que lhe foi oferecido pelo CEMA.

Nos dias 12 e 13 esteve em Washington, passando a maior parte do tempo no Pentágono, onde travou conversações com diversas entidades da Marinha americana, nomeadamente o secretário de Estado da Marinha e o vice-chefe do Estado Maior. O embaixador português ofereceu um jantar na sua residência.

No dia 13, à noite, terminada a visita aos Estados Unidos da América, o almirante Souto Cruz partiu para Londres, onde se deslocou a convite do chefe do Estado Maior da Armada do Reino Unido.

Durante esta visita, não só travou conversações com altas entidades da Armada Inglesa como ainda visitou os estaleiros VOSPER's e o Quartel General em Northwood, assistindo à noite a um jantar na Embaixada de Portugal em Londres.

No dia 16, regressou a Lisboa.

JURAMENTO DE BANDEIRA DE NOVOS RECRUTAS

Sob a presidência do chefe do Estado Maior da Armada, vice-almirante Souto Cruz, 240 recrutas da 1.ª incorporação do ano corrente e 16 cadetes da Reserva Naval, da classe de fuzileiros, prestaram solene Juramento de Bandeira numa cerimónia realizada no dia 30 de Julho passado, na Escola de Fuzileiros, em Vale de Zebro, onde, após três meses e meio de instrução, concluiram a Instrução Básica respectiva.

Aquele oficial-general, a quem foram prestadas as honras da Ordenança, foi recebido à entrada da Escola pelo respectivo comandante, capitão-de-fragata Metelo de Nápoles.

O acto teve a assistência do superintendente dos Serviços do Pessoal, do comandante Naval do Continente e do comandante da Escola Naval, comodoros Silva Horta, Melo Cristino e Carmo Fernandes, respectivamente; um representante do Governo Militar de Lisboa; adidos navais e militares da Espanha Brasil, França, Itália, R. F. Alemã, Reino Unido, U. R. S. S., E. U. A. e República da África do Sul; comandantes de várias unidades da Armada e do Exército; governador Civil de Setúbal:

presidente da Câmara Municipal do Barreiro, alem de outros oficiais dos três ramos das Forças Armadas, da G. N. R. e da P. S. P. e várias individualidades civis.

Antes da cerimónia do Juramento de Bandeira, foi prestada significativa homenagem aos fuzileiros mortos em campanha.

Dando-se início ao acto do juramento, o capitão-tenente Correia do Amaral encarregou-se da habitual exortação aos juramentados, em que lhes alertou a atenção para o respeito que devem à Constituição ultimamente aprovada pelos legítimos representantes do Povo.

Seguidamente procedeu-se à distribuição dos prémios escolares aos recrutas que mais se distinguiram na I. M. B, nomeadamente aos 2.º-gr. rec. Silva Martins, a quem couberam os prémios «Manuel Viana» (melhor média nos exames finais) e «Aprumo Militar»; 2.º-gr. rec. Gonçalves Rodrigues, prémio «Habilitações Literárias» e 2.º-gr. rec. Santos Miguéis, prémio «Educação Física». Finalmente foi lida a fórmula do juramento, seguindo-se um desfile dos alunos perante as entidades presentes.

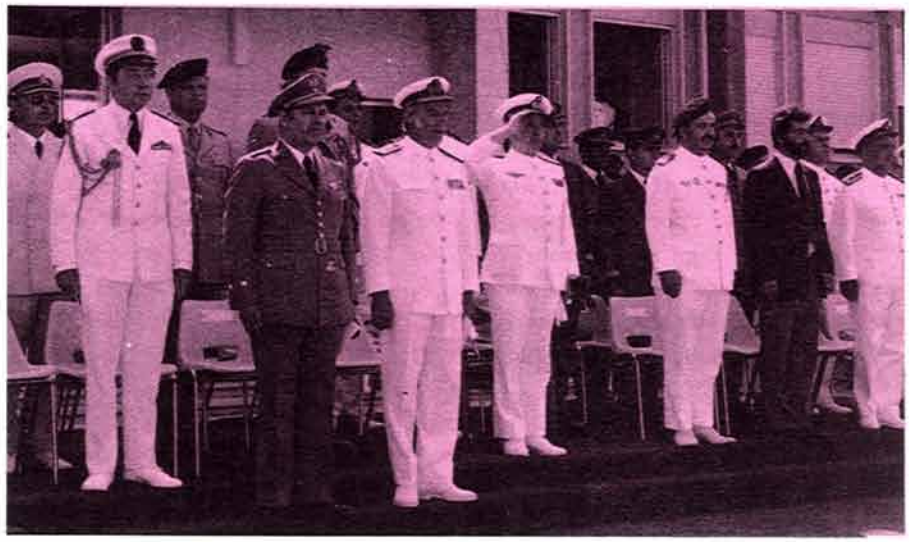
O vice-almirante Souto Cruz, dirigindo-se aos novos fuzileiros, afirmou:

«É esta uma hora particularmente significativa em que a Armada acolhe mais um punhado de jovens que nela se integram para partilhar uma história e tradições velhas de séculos, mas sempre renovadas e actuantes, num espírito de corpo que nada poderá destruir.

«Crê-se geralmente que os fuzileiros constituem uma unidade recente e sem grandes tradições. Nada há de mais errado. «De facto, desde 1618, que a Armada possui fuzileiros navais, embora por vezes com outras designações. O Terço da Armada Real do Mar Oceano foi das primeiras unidades organizadas em moldes que se podem considerar relativamente modernos.

«Só no curto período entre 1924 e 1926 é que a Armada não dispôs de fuzileiros.

«E durante esses três séculos de existência, a Infantaria de Marinha desempenhou em íntima cooperação com os navios de guerra um papel de relevo na história de Portugal, contribuindo para que ele continuasse livre entre as nações e pudesse desempenhar com dignidade e firmeza o seu destino universal.



«Hoje e no futuro, em nada diminuiu a importância dos fuzileiros nas múltiplas missões que à Armada competem. Tendes sim que vos adaptar a novas técnicas, adaptação difícil e dura mas que vós, como sempre, haveis de levar a cabo. Essas técnicas passam por uma cada vez maior integração nas missões que competem às unidades navais, por forma a que o binómio navio-fuzileiro seja verdadeiramente actuante e eficiente.

«Dentre as missões de todos os dias, a vossa colaboração na patrulha e fiscalização da costa, na protecção das vidas de todos os trabalhadores do mar, na repressão ao contrabando e na erradicação desse flagelo que é o tráfico da droga, avultam entre as mais importantes.

«Ireis por isso, muito em breve, passar a embarcar regularmente em navios de guerra no cumprimento dum plano intensivo de exercícios. Com a atribuição já feita ao Corpo de Fuzileiros das lanchas de desembarque existentes, poderemos avançar num plano, ainda que modesto, de operações anfíbias que espero possa ser seguido, muito em breve, por uma colaboração estreita com os outros ramos das Forças Armadas.

«Tenho plena consciência do grande esforço que vos estou pedindo num momento em que os vossos efectivos se situam abaixo dos números fixados. Mas sei que não apelo em vão para o vosso espírito de corpo e sentimento do dever.

«Queria ainda dirigir-vos uma palavra de aviso contra todos aqueles que, no presente momento, tudo tentam para dividir as Forças Armadas, por saberem que elas são o garante do futuro democrático e livre que o Povo Português, em sua consciência e por esmagadora maioria, quis escolher.

«Importa que fique bem esclarecido que a Marinha não tolerará qualquer acção que prejudique a sua coesão e

disciplina, disciplina que queremos conscientemente assumida e aceite.

«Importa igualmente que fique bem claro que na Marinha que somos e queremos continuar a ser cabem todos aqueles que, independentemente das suas opções como cidadão, saibam dentro das unidades, dos serviços e dos navios devotar-se sincera e desinteressadamente às tarefas profissionais que lhes competem e à defesa da ordem e das liberdades estabelecidas.

«Todos nós estamos plenamente conscientes da grave situação económica que o País atravessa e dos inúmeros problemas que o nosso Presidente da República, o Governo, o Conselho da Revolução e a Assembleia da República terão de enfrentar e resolver.

«Mas tenho uma crença firme e inabalável de que o Povo Português saberá, uma vez mais, ao longo da sua história multi-secular encontrar o espírito de união e a vontade de trabalho que lhe permitirão vencer mais esta crise.

«E nós Forças Armadas, que somos o povo em armas, iremos igualmente responder ao desafio, dando tudo por tudo para que, em paz, em democracia, em liberdade, o País se reencontre e saia, renovado e confiante, a caminho dum futuro melhor.

«E nós, dentro da Armada, conscientes das missões que nos cabem iremos, disciplinados e seguros, conscientes da importância do nosso contributo, usando de todas as nossas forças e engenho, fazer com que o mar que nos rodeia, esse mar que desvendámos para tornar possível uma maior fraternidade humana, possa ser o campo de trabalho seguro, fonte e gerador de riqueza que ajudará a vencer e ultrapassar as dificuldades presentes.»

ACTIVIDADES DO CLUBE DO SARGENTO DA ARMADA

Aspecto da sessão em que participou o eng.º Victor Louro.

Continua o Clube do Sargento da Armada (C. S. A.) a desenvolver a sua actividade cultural e associativa. No mês de Julho salienta-se a realização, no dia 13, de um colóquio sobre Reforma Agrária, no qual participou o eng.º Victor Louro, antigo secretário de Estado da Estruturação Agrária do VI Governo Provisório. Este colóquio mereceu o interesse dos associados, que estiveram presentes em número elevadíssimo, aliás como era de esperar, e deu origem a um quente e vivo diálogo.

Neste mês foi também organizada a primeira de uma série de excursões que a Direcção do C. S. A. se propõe efectuar. A excursão ora realizada teve lugar nos dias 31 de Julho e 1 de Agosto à Serra da Estrela e proporcionou a todos quantos nela participaram um agradável fim de semana.

O restaurante da sede social do C. S. A. tem vindo a funcionar com uma frequência bastante significativa — a aumentar de dia para dia —, em condições de nele se poderem realizar festas, casamentos, etc. A título de curiosidade, podemos informar que no dia 31 o restaurante serviu, pela primeira vez, para festejar a boda do casamento do filho de um associado do Clube.

DOIS OFICIAIS DA ARMADA NO 1.º GOVERNO CONSTITUCIONAL

No dia 28 de Julho último o Presidente da República, general Ramalho Eanes, empossou os secretários e subsecretários de Estado do 1.º Governo Constitucional, entre os quais se contam dois oficiais da Armada, a saber:

Capitão-de-fragata AN Mário José de Aguiar, como secretário de Estado da Administração Pública.

Capitão-de-fragata João Cristóvão Moreira, no cargo de secretário de Estado da Integração Administrativa.

Quarto de Folga

O «PANTOMINÓMETRO»

Através de sempre e em qualquer profissão, aparecem invariavelmente uns tantos exemplares espertos que procuram sobressair, tomando uns ares importantes, fazendo caixinha de uns conhecimentos que às vezes possuem em regime de excepção, pelo simples facto de terem certas e legítimas facilidades de acesso ao confidencial ou secreto, que usam abusivamente para marcar uma posição, esforçando-se por que ela seja considerada de excepção e que se entenda como consagração pessoal e pretendendo assim tornarem-se imprescindíveis, chaves de problemas importantes, numa palavra, insubstituíveis.
Tudo isto é feito para, exorbitando a sua ciência e valor, que qualquer outro poderia até suplantar se lhe fosse dado viver as mesmas circunstâncias de privilégio, procurarem tirar partido do ambiente criado, para serem apontados para as comissões e situações que desejam e lhes convêm, quer para um pouco de dinheiro a mais, que vulgarmente se obtém nesses casos, quer, sobretudo, pela projecção retumbante do relevo da situação, geralmente nas proximidades dos seus chefes mais elevados, o que tantas vezes se torna factor decisivo para um julgamento excepcionalmente favorável a umas qualidades que nada têm de especial.
Na Marinha nem sempre se tem fugido inteiramente à regra. Também temos tido por cá disso, tanto quanto se diz. O único mal, de resto, digno de consideração e a nosso ver, residirá, evidentemente, na possibilidade de haver alguém que apare o jogo a semelhantes exemplares.

Ora, aqui há muitos anos, tantos que até os aspirantes protagonistas desta história já não são da lista dos vivos, quando se dava aula prática de regulação de agulhas, com o pretexto de evitar qualquer influência magnética perturbadora, era hábito mandar afastar tanto os aspirantes-assistentes, que estes não enxergavam nada ou quase nada do que se estava a passar.
O facto, a todos os títulos insólito, era vulgarmente comentado picarescamente, pois ele repetia-se todos os anos, e até se prestava para o comentário mordaz, à boca calada, dizendo-se que aquilo era para «ninguém aprender e evitar concorrência aos cobres dos emolumentos da regulação de agulhas».
Dentro deste ambiente e psicose, um belo dia, de há muitos anos, exemplificava-se a um curso de aspirantes a operação de regulação de agulhas.

Fazia parte do curso aquele que mais tarde veio a ser um grande mestre de Navegação e a quem se deve esta história.
Os rapazes estavam colocados tão afastados, como já se disse, que não aprendiam nada.
Na altura em que o «sábio-instrutor» sacou de um aparelho, que não explicou pr'ó que era nem como se chamava, e que colocou em cima da agulha, um aspirante, curioso, ávido de saber, virou-se para aquele seu camarada a que fizemos já referência e perguntou interessado:

– Que aparelho é aquele?
O outro, o futuro mestre de Navegação, com a maior calma, ar de entendido e de quem está no segredo das coisas, replicou secamente:

– É o «pantominómetro»!

Capt. Zuzara

SABE?

1 – A palavra «lempira» designa:
- Um molusco;
- Uma unidade monetária;
- Uma peça de ferramenta.

2 – O primeiro presidente da I República, eleito em 24-11-1911, foi:
- Manuel de Arriaga;
- Teófilo Braga;
- Bernardino Machado.

3 – Samuel Morse, antes de se dedicar ao estudo do sistema de transmissões electromagnéticas, era:
- Ceramista;
- Pintor;
- Escultor.

4 – Diz-se que um indivíduo está entanguido quando se encontra:
- Com muito calor;
- Inteiriçado com frio;
- Insensível à dor.

5 – Virgílio, célebre poeta latino, contemporâneo do imperador Augusto, escreveu o poema épico:
- «Ilíada»;
- «Eneida»;
- «Odisseia».

6 – O primeiro homem que, saindo duma nave espacial, andou em órbita foi:
- Pável Beliáyev;
- Edward White;
- Alexei Leonov.

7 – Em 5-8-1913 entrou no Tejo o primeiro submarino português, vindo de Itália onde foi construído, com o nome de:
- «Foca»;
- «Golfinho»;

– «Espadarte».

8 – Segundo se supõe, foi um português o primeiro explorador polar. Foi:
- Gaspar Corte Real;
- Miguel Corte Real;
- João Vaz Corte Real.

9 – A palavra «quíchua» indica-nos:
- A flor da esponjeira;
- Uma língua falada por índios;
- Um instrumento agrícola.

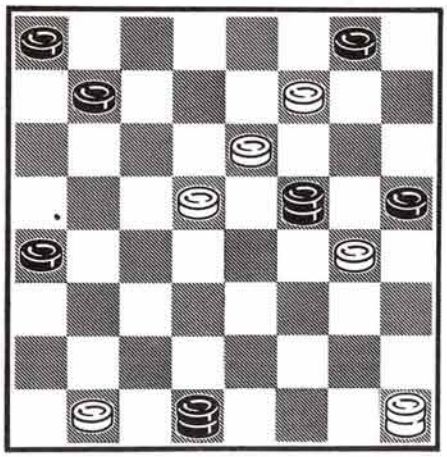
10 – No tempo das naus era pago ao pessoal da Armada o «soldo de antemão». Como:
- Adiantamento de viagem;
- Paga mensal;
- Por serviços especiais.

(Solução no próximo número)

SEASA
Cabo aux.

DAMAS

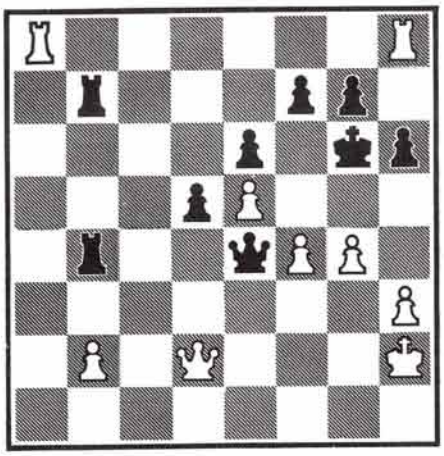
(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

XADREZ

(Solução no próximo número)



As brancas jogam e ganham.

CONCURSO N.º 60

Sorteio de um prémio entre as respostas certas.

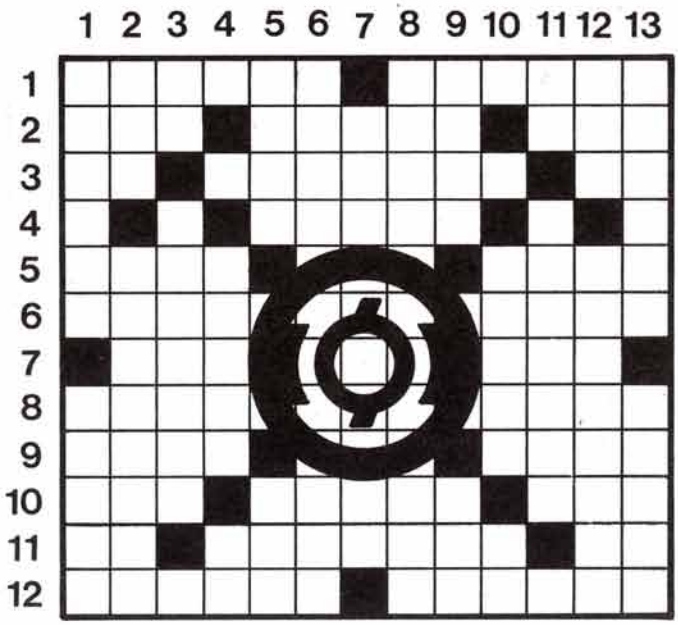
No emaranhado de letras que apresentamos estão mencionados os nomes de 10 ilhas do Mediterrâneo e de 2 vulcões existentes no mesmo mar. Procure-os em todos os sentidos, menos obliquamente. Alguns dos nomes estão escritos de forma invertida.

(Solução no próximo número)

Basto Carreira
Cap.-m.-g.

S M C I L I Z A A T L A M R O A B
I E O M I L S A C R O M I N I E R
R I R N A B S I C A L I O A N T E
P B S O T S I C I L I A R M U A A
C A E R A G N O V A V E N Z A L B
P I G A C H A L T R E S A T E R C
R Z A H R E I R T I N H A C A N O
E O R Q E M A I O R C A H H L V R
I E T O U I N S A A E S F A B E C
I B A M R L A P R E Z T T M T I H
E G R B R I H F S A R V I I O S S
S R M O F S N B O P A D D N D R S
E E I E R A E O R I Z O R O E T E
D N I R A T D N D R I R O R B A G
O A E P I O R I A M B S D C S A A
R D C I A R A F E S I T A A C A R
C I N H L O S A C D M E N A S M B
A I O C I N C S T R O M B O L I E
M L T P S P I R S O E U E O I A M

PALAVRAS CRUZADAS



HORIZONTAIS: 1 – Feixe de espigas ou mato; o tesouro público. 2 – Reze; porção mínima; imensidão. 3 – Letra grega; documento de seguro contra acidente; nota musical. 4 – Içara. 5 – Soberanos; local de chegada. 6 – Burra; advérbio de lugar. 7 – Partido; possui. 8 – Interjeição designativa de repulsão ou raiva; pronome pessoal (pl.). 9 – Mau; barco de recreio. 10 – Fruta do conde; campesino; fórmula do verbo ser. 11 – Oferece; praticar; letra grega. 12 – Equipara; lugar de contenda (pl.).

VERTICAIS: 1 – Malograra; encolerizada. 2 – Pequeno arco; perscrutar. 3 – Nome de letra; inferioridade numérica. 4 – Curam; advérbio de lugar. 5 – Molusco gastrópode; grande quantidade. 6 – Ilha de coral em forma de anel; alguma. 7 – Onda; nota musical. 8 – Título dado aos descendentes de Maomé; amarra. 9 – Cabo da costa portuguesa; compreender. 10 – Fiquei mal no exame (fig.); acusada. 11 – Consoantes de remo; boatos falsos. 12 – Avançavas; enviara. 13 – Proveniência; peitos.

(Solução no próximo número)

Silva Cruz
1.º-sarg. AEA

– A menina importa-se de ir agora um bocadinho para a sala de espera, que eu precisava de observar a mãezinha com mais concentração.

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

(Solução do problema do número anterior)

HORIZONTAIS: 1 – Melitoses. 2 – Garo; além. 3 – Ara; pus; ode. 4 – Má; patau; el. 5 – Pró; Ota. 6 – Equo; Eden. 7 – Asa; una. 8 – Ra; amita; At. 9 – Iró; ora; até. 10 – Aida; aros. 11 – Melolonta.

Verticais: 1 – Gamberria. 2 – Mara; arim. 3 – Era; pua; ode. 4 – Ló; prosa; al. 5 – Pão; amo. 6 – Ut; ir. 7 – São; uta. 8 – Sá; utena; an. 9 – Elo; Ada; art. 10 – Sede; atoa. 11 – Melinites.

PILHA DE PALAVRAS

(Solução do problema do número anterior)

1 – Bomba. 2 – Bruma. 3 – Birra. 4 – Bitar. 5 – Bioco. 6 – Bisão. 7 – Blafe. 8 – Biaba. 9 – Bugio. 10 – Bruxo. 11 – Brete. 12 – Bedum. 13 – Brado.

(Murtosa. Águeda)

SABE?

(Solução do problema publicado no número anterior)

1 – Pedro Nunes. 2 – António Lopes da Costa Almeida. 3 – Sado. 4 – Ancorote. 5 – A. Marques Esparteiro. 6 – Riel. 7 – Bélgica. 8 – África do Sul. 9 – Serviço Geral. 10 – D. João II.

DAMAS

(Solução do problema do número anterior)

Brancas	**Pretas**
1. 6 - 10	13 - 6
2. 24 - 28	31 - 24 - 15
3. 9 - 13	16 - 27
4. 13 - 22 - 31=D	25 - 18
5. 31 - 13 - 3 - 12 - 19 e ganham.	

ARITMOGRAFIA

(Solução do problema do número anterior)

Horizontais:	**Verticais;**
7×1+2 : 3=3	(7+3)–2 : 8=1
3×1+3 : 6=1	1×1+4–5=0
2×4–6+2=4	2×3 : 6+8=9
(8–5)×8 : 6=4	(3+6)+2–6=5

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 59

QUADRADO MÁGICO

15	2	19	6	23
22	14	1	18	10
9	21	13	5	17
16	8	25	12	4
3	20	7	24	11

VENCEDOR: Carlos Silva, ex-mar. FZ. Albufeira.

Navios que estiveram no Tejo

A fragata «Braunschweig», da República Federal Alemã, que visitou o porto de Lisboa de 4 a 7 de Maio passado integrada na Força Naval STANAVFORLANT.

(Foto do 2.º-sarg. CM Ramiro Magalhães)

CORRIDA PARA TODOS

CORRER É NECESSÁRIO A TODOS
de qualquer idade e sexo
CORRER PARA SER SAUDÁVEL
com melhores pulmões e melhor coração
CORRER EM QUALQUER TERRENO
sozinho ou em grupo

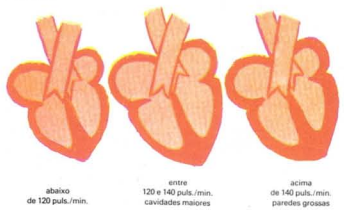
CORRER EM REGIME DE "ENDURANCE"
como melhor forma de corrida
é correr devagar, com regularidade, respiração fácil, sem cansaço e durante o maior tempo possível, com o coração a bater entre 120 e 140 pulsações por minuto.
CORRER SEMPRE COM A SENSAÇÃO DE SER CAPAZ DE CORRER MAIS

A INACTIVIDADE PROVOCA O ENFRAQUECIMENTO DO CORPO
O coração, os pulmões, os músculos, todos os órgãos trabalhando pouco, ficam com reduzidas defesas contra a doença. Os exercícios, em especial a corrida, provocando uma activação geral moderada, com uma oxigenação adequada, defendem-nos da doença.
Para uma oxigenação conveniente é necessário um bom trabalho do coração e dos pulmões.
O coração trabalhará melhor se as suas aurículas e ventrículos forem adequadamente desenvolvidos.
Os pulmões funcionarão melhor se respirarmos bem; por isto a respiração durante a corrida é importante. A expiração (deitar o ar fora pelo nariz e boca) deve ser feita de modo a durar mais tempo que a inspiração (meter o ar nos pulmões pelo nariz).
SEM OXIGÉNIO OU COM EXCESSO DE ANIDRIDO CARBÓNICO NÃO SE PODE VIVER
Através dos pulmões lança-se no sangue o oxigénio inspirado e retira-se o anidrido carbónico, que é tóxico.

O SANGUE É POSTO A CIRCULAR PELO CORAÇÃO

Sem um coração bem desenvolvido não se pode viver com saúde.
O coração desenvolve-se em função do seu trabalho, do qual se pode fazer uma avaliação através da sua frequência (número de pulsações por minuto).
Abaixo de 120 puls./min. o trabalho do coração é insuficiente para provocar aumento significativo do coração.
Um trabalho frequente deste acima de 140 puls./min. dá origem a um engrossamento das suas paredes, não facilitando um aumento desejável das aurículas e ventrículos.
Entre 120 e 140 puls./min. o coração além de engrossar moderadamente as paredes aumenta o volume das suas aurículas e ventrículos.

Diferentes tipos de adaptação do coração conforme o trabalho sistemático realizado.



abaixo de 120 puls./min. | entre 120 e 140 puls./min. cavidades maiores | acima de 140 puls./min. paredes grossas

CONTROLA-SE O TRABALHO DO CORAÇÃO

Contando as pulsações durante 15 segundos e multiplicando por 4.

Em repouso:
1 — colocando os dedos indicador e médio sobre o pulso com a palma da mão para cima.
2 — colocando os mesmos dedos no pescoço sobre a artéria carótida.
Após esforço:
3 — colocando a palma da mão sobre o lado esquerdo do peito (sobre o coração).

2 3

correr é saudável

pratica regularmente a CORRIDA para manteres a SAÚDE

CERTIFICADO DE CORRIDA
Quanto tempo consigo correr sem parar?

	1.º GRAU		2.º GRAU	
idade	masculino	feminino	masculino	feminino
7 8 anos	6 minutos	6 minutos	8 minutos	8 minutos
9 "	8 "	8 "	10 "	10 "
10 "	10 "	10 "	12 "	12 "
11 "	12 "	11 "	14 "	13 "
12 "	13 "	12 "	16 "	14 "
13 "	14 "	13 "	18 "	15 "
14 "	15 "	13 "	20 "	16 "
15 "	16 "	14 "	22 "	17 "
16 "	17 "	14 "	24 "	18 "
17 "	18 "	15 "	26 "	19 "
18 "	19 "	15 "	28 "	20 "
19/30 "	20 "	15 "	30 "	20 "
31/35 "	18 "	14 "	28 "	19 "
36/40 "	16 "	13 "	26 "	18 "
41/45 "	14 "	12 "	24 "	17 "
46/50 "	12 "	11 "	22 "	16 "
51/55 "	10 "	10 "	20 "	15 "
56/60 "	8 "	8 "	18 "	14 "
61/65 "	6 "	6 "	16 "	13 "
66 "	5 "	5 "	14 "	12 "

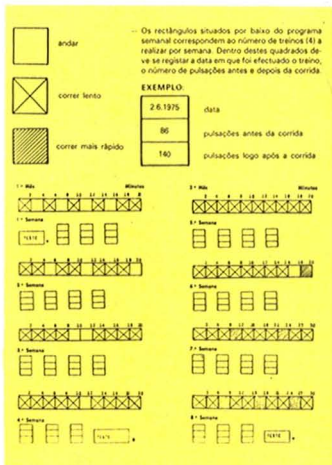
O principal objectivo da *"corrida para todos"* não é a competição nem a marca mas a saúde. Para isto é necessário um princípio fundamental: A REGULARIDADE. Cada um deve consciencializar-se do esforço, o que não é difícil se se começar de forma progressiva, alternando tempos de marcha com tempos de corrida até que esta se tenha tornado fácil, natural.

DOIS MESES BASTARÃO PARA FICARES EM FORMA

suspende o treino quando sentires:

náuseas
vertigens
dores no peito e no ombro
mal estar geral

PROGRAMA UTILIZANDO 3 ANDAMENTOS



PROGRAMA UTILIZANDO 2 ANDAMENTOS

fórmula ideal
acessível a uma minoria
1 hora ou mais 3 vezes por semana
fórmula boa
acessível a muitos
3/4 de hora 3 vezes por semana
fórmula razoável
para a maioria
1/2 hora 3 vezes por semana
fórmula inicial
acessível a todos
1/4 de hora 3 vezes por semana

PROGRESSÃO PARA ATINGIR A FÓRMULA RAZOÁVEL
2 ETAPAS / 4 FASES

1.ª ETAPA — 1.ª fase – 12 semanas – 15 min., 3 vezes por semana intercalando corrida e marcha.

Semanas	1.º dia	a)	b)	2.º dia	a)	b)
1.ª		= 15	5		= 15	5
2.ª		= 15	7		= 15	7
3.ª		= 15	8		= 15	8
4.ª		= 15	9		= 15	9
5.ª		= 15	9		= 15	9
6.ª		= 15	10		= 15	10
7.ª		= 15	11		= 15	11
8.ª		= 15	12		= 15	12
9.ª		= 15	12		= 15	12
10.ª		= 15	13		= 15	13
11.ª		= 15	13		= 15	13
12.ª		= 15	14		= 15	14

Semanas	3.º dia	a)	b)
1.ª		= 15	7
2.ª		= 15	8
3.ª		= 15	9
4.ª		= 15	9
5.ª		= 15	10
6.ª		= 15	11
7.ª		= 15	12
8.ª		= 15	12
9.ª		= 15	13
10.ª		= 15	13
11.ª		= 15	14
12.ª		= 15	15

a) tempo efectivo de treino
b) tempo de corrida simples
– andar, 1 minuto
– correr, 1 minuto

2.ª fase – (manutenção do final da 1.ª fase) 4 semanas - 15 min., 3 vezes por semana, corrida contínua.

2.ª ETAPA – 3.ª fase – 6 semanas – 30 min., 3 vezes por semana, intercalando corrida e marcha.

Semanas	1.º dia	a)	b)	2.º dia	a)	b)	3.º dia	a)	b)
1.ª		= 19	18		= 19	18		= 18	18
2.ª		= 23	21		= 23	21		= 23	21
3.ª		= 23	21		= 21	21		= 26	24
4.ª		= 26	24		= 25	24		= 29	27
5.ª		= 29	27		= 29	27		= 28	27
6.ª		= 28	27		= 28	27		= 30	30

correr 15 minutos – correr 3 minutos – andar 1 minuto

4.ª fase — 30 minutos, 2 a 3 vezes por semana, corrida contínua.

PUBLICAÇÃO SEDASE / DIRECÇÃO GERAL DOS DESPORTOS